

## **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***

—

**07 décembre 2011**

**Mamoudzou**

### **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
- Zoubair ben Jacques ALONZO, 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
- Nadira MALECK-BERTRAND, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Mohamed MOINDJIÉ, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- 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
- Pierre PINSON, délégué territorial de la DGAC à Mayotte
- Alain SZUBA, ingénieur au service national d'ingénierie aéroportuaire
- Jérôme ROSSI, chargé du dossier du projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (Absent)
- Christian MARTY, directeur national de la sécurité de la DGAC (Absent)

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

*La séance est ouverte à 16 h 40 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 :** Bonjour à toutes et à tous, je suis la Présidente de la Commission Particulière du Débat Public, chargée d'organiser le débat sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte. Je vais rapidement vous présenter les personnes présentes à cette tribune : M. Jean VAN OOST, membre de la CPDP, et M. Zoubair. Ensuite mes collègues... Où sont-ils ? M. Mohamed MOINDJIE, Mme Nadira MALECK et M. Franck MADJIJD. Dr HENRY est absent pour cette réunion.

À l'autre table, ce sont les représentants de la Direction générale de l'aviation civile. Je les laisse donc se présenter.

**Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public :** Bonjour, je suis Yves DEBOUVERIE, je viens de Paris pour représenter la Direction générale de l'aviation civile à ce débat public. À ma gauche, Pierre PINSON qui est le délégué de l'aviation civile à Mayotte. À ma droite, Alain SZUBA qui est ingénieur au service national d'ingénierie aéroportuaire à Aix-en-Provence.

**Anziza MOUSTOIFA :** Je vais donc vous présenter rapidement le programme de la réunion de cet après-midi. C'est une réunion thématique sur les enjeux économiques du projet de piste longue. Elle se déroulera en deux temps. Une première partie sera consacrée aux présentations pendant environ une heure. Nous vous exposerons rapidement le cadre de ce débat public, puis la Direction générale de l'aviation civile présentera le projet à travers un film et précisera certains enjeux économiques du projet. Nous avons également proposé aux acteurs qui le souhaitent de contribuer aux présentations. Seul le Conseil général a répondu à cette invitation. Il vous présentera donc sa contribution sur les enjeux économiques du projet. Dans un deuxième temps, nous vous laisserons la parole pour poser vos questions et donner votre avis.

Je vais rapidement passer la parole à M. Zoubair pour présenter rapidement ce qu'est le débat public, son fonctionnement, etc. Merci.

**Zoubair ben Jacques ALONZO :** Merci Mme la Présidente. Bonjour à tous. Pourquoi ce débat public sur la piste longue est-il organisé et à quoi sert-il ? Ce débat public est une procédure obligatoire en raison du montant élevé du projet de piste longue et de ses impacts sur l'environnement. En effet, depuis 2002, la loi oblige à soumettre au débat public les projets d'infrastructure aéroportuaire de plus 100 M€. Le débat public est organisé par une Commission Particulière du Débat Public que nous représentons. Le débat public a un objectif : informer le public et lui donner la parole sur l'opportunité et les caractéristiques du projet dans le but d'éclairer et de préparer la décision du maître d'ouvrage sur le projet. – Il n'y a pas de traduction aujourd'hui ? D'accord. – Vos avis exprimés au cours du débat seront

intégrés dans le compte-rendu rédigé par notre Commission et transmis au maître d'ouvrage avant le mois de mars 2012. 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.

Nous allons maintenant laisser la parole à la DGAC pour vous présenter le projet et présenter les enjeux économiques qui sont la thématique d'aujourd'hui.

**Yves DEBOUVERIE** : Nous allons commencer par une présentation rapide du projet par un film.

*Diffusion du film.*

**Alain SZUBA** : Aujourd'hui, nous allons vous présenter l'étude socioéconomique qui a été réalisée sur ce projet. C'est une étude qui a démarré en 2009 et qui a été confiée à un bureau d'étude qui s'appelle SETEC International, qui a d'ailleurs travaillé dans le cadre de la DSP de l'aéroport de Mayotte. Comme vous le verrez dans la présentation que nous faisons, il y a un certain nombre d'hypothèses qui ont évolué au fil du temps. Nous verrons ce qu'il faut retenir de cette étude.

L'évaluation économique du projet s'inscrit dans le cadre de la LOTI, la loi d'orientation sur les transports intérieurs, de 1982. Cette loi 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 a été d'établir pour tous les projets une démarche d'évaluation économique rationnelle et transparente avec la prise en compte de la monétarisation des impacts du projet. Le bilan socio-économique est donc le concept qui permet, à terme, de mesurer l'efficacité du projet.

Les principaux objectifs du projet ont déjà été évoqués : c'est permettre de répondre aux besoins de déplacement aérien de la population et des usagers, contribuer au désenclavement et au développement économique et social, faciliter les échanges avec la métropole et permettre également une ouverture plus large sur le monde. Bien entendu, il faut essayer de limiter tous les impacts négatifs qui pourraient être générés par le projet.

La zone d'étude qui sera prise en compte pour cette évaluation socioéconomique, il y aura trois niveaux : un niveau local limité à Mayotte ; ensuite un niveau un peu plus large, un niveau régional en tenant compte des Comores, de la Réunion, de Madagascar ; une zone plus étendue, jusqu'à la métropole. Je précise que l'étude qui a été faite, c'est une étude que nous pouvons considérer comme une étude socioéconomique encore approchée, parce qu'il y a un certain nombre d'hypothèses sur lesquelles il faudra sûrement retravailler.

Les dynamiques économiques et spatiales : il s'agit de mettre en évidence des indicateurs qui permettent d'expliquer les évolutions en matière de mobilité et de transport aérien. Donc nous retenons généralement deux paramètres importants qui sont la population, donc

les dynamiques démographiques, et l'activité économique en générale, donc les perspectives de développement. Dans le cas particulier de Mayotte, nous pensons aux perspectives de développement du tourisme et les perspectives de développement d'autres activités : aquaculture, agriculture, pêche, etc.

Là, vous le connaissez déjà. C'est une courbe qui montre l'évolution de la population sur une période relativement ancienne puisque nous avons à peu près 50 ans d'évolution démographique. Donc nous voyons que la population de Mayotte est passée de 23 000 à 186 452 habitants en 2007, ce qui est une croissance très importante. C'est une croissance moyenne annuelle de 4,3 % et cette croissance, si nous regardons sur les 10 dernières années, enfin la période étudiée 1997-2007, elle est de 3,6 %, ce qui est une croissance un peu plus importante que celle que nous pouvons observer dans d'autres îles voisines. Je pense notamment à la Réunion où la croissance moyenne sur la même période a été de 1,5 % – ce sont des données de la Banque mondiale – Madagascar 2,8 %, Maurice 1 % et les Comores 2,1 %. Donc une forte croissance démographique qui est un élément à prendre en compte comme facteur de développement du transport aérien.

En ce qui concerne les activités économiques, nous n'allons pas passer en revue tous les aspects économiques, mais nous limiter à présenter quelques diapositives sur le tourisme parce que, parmi les dynamiques économiques, c'est un axe de développement à fort potentiel. Surtout, c'est un axe de développement qui est effectivement très dépendant de la qualité de la desserte aérienne. Nous voyons sur cette courbe l'évolution du tourisme entre les différents pôles générateurs de tourisme entre 2005 à 2010, donc avec un niveau global de touristes qui correspond à peu près à 50 000 touristes.

Sur cette diapositive, c'est peut-être un peu long à commenter. Nous voyons la segmentation du tourisme par type de tourisme : touriste d'agrément, touriste affinitaire, tourisme d'affaires. Nous pouvons notamment remarquer l'année 2007 où les trois catégories de tourisme étaient à peu près équivalentes et présentaient à peu près 33 % chacune. Nous voyons également l'origine géographique du tourisme : la France métropolitaine, la Réunion et les autres pays. C'est la même chose, mais transformée en pourcentages. Nous revoyons l'année particulière 2007 avec les types de tourisme équivalent pour chaque catégorie, ensuite plutôt un développement du tourisme dit d'agrément qui, aujourd'hui, représente à peu près 50 % du tourisme.

Là, tout ce que nous avons dit est résumé avec, côté gauche, les différentes catégories de tourisme pour l'année 2010 et, sur le graphique de droite, ce sont les différentes catégories de tourisme sur la période considérée, donc de 2005 à 2010. Nous avons noté la croissance moyenne annuelle du tourisme sur la période 2005 à 2010 : nous avons un taux de croissance moyen de 6,35 %. Si nous remontons un peu plus loin, si nous reprenons depuis 2003, la croissance est nettement plus forte puisque nous avons 12,6 % de croissance. La répartition géographique des touristes selon le lieu de résidence : France métropolitaine, la Réunion et autres pays. C'est essentiellement la métropole avec 48 %, 44 % pour la Réunion et le reste du monde, 8 %.

C'est un axe de développement, nous l'avons dit. Cela dit, lorsque nous regardons la région et les zones voisines, que ce soit notamment l'Île Maurice, la Réunion ou les Seychelles, nous voyons que le *gap* est encore considérable entre Mayotte et Maurice, puisque même Maurice est entouré de 1 million de touristes actuellement et la Réunion, 400 000.

Nous allons passer très rapidement à l'évolution du trafic aérien. Nous voyons la courbe d'évolution de 1990 à 2010, sur 20 ans, donc une croissance moyenne sur la période de 12,9 %, donc une croissance très importante et une multiplication par plus de 10 en 20 ans.

Sur cette *slide*, nous essayons de situer Mayotte parmi les aéroports d'outremer. Quand je l'ai préparée, je n'avais pas encore les trafics 2010. La source, c'est l'Union des Aéroports Français. Dzaoudzi est au 8<sup>ème</sup> rang et quand nous reprenons le tableau à partir de données plus récentes, 2010, Dzaoudzi est toujours au 8<sup>ème</sup> rang. En revanche, il y a eu un petit changement, c'est-à-dire que le premier aéroport d'outremer, ce n'est plus la Guadeloupe, ce n'est plus Pointe-à-Pitre, mais c'est la Réunion avec 1,970 million de passagers.

Sur cette diapo qui est plus un indicateur – c'est à prendre sans trop d'importance – j'ai essayé de voir quel était le ratio entre le trafic et la population, ce qui peut donner un peu une idée du potentiel de développement du trafic aérien. C'est sur la base des données statistiques de 2009. Quand nous comparons le trafic aérien avec la population de chacun des départements d'outremer, nous établissons ce ratio. La Guadeloupe a un ratio de 4,6. Si nous prenons le trafic 2010, il est un peu plus fort. Mayotte a un ratio de 1,4, donc cela peut nous donner une idée du potentiel à long terme de Mayotte et donc la perspective d'envisager 1 million de passagers à Mayotte n'est pas une hypothèse totalement aberrante quand on raisonne avec ce type de ratio.

Là, c'est un graphique à peu près analogue qui donne le trafic aérien entre la métropole et les départements d'outremer. Nous voyons le trafic important Antilles-métropole, Réunion-métropole. Mayotte se situe un peu en dessous de 100 000 passagers. Nous pouvons le comparer avec le bâtonnet qui est juste à côté et qui correspond à la Guyane qui a un trafic d'un peu plus de 200 000 passagers et qui est actuellement desservie par deux compagnies, Air France et Air Caraïbes et dont la population est un peu supérieure. Mais c'est quelque chose d'assez comparable.

Là, une analyse un peu plus détaillée des statistiques de trafic sur la période 2005-2010 avec une croissance moyenne de 7,5 %. Le trafic aujourd'hui est légèrement supérieur à 300 000 passagers.

Sur cette diapositive, qui n'est peut-être pas très jolie, ce que nous avons voulu montrer, c'est l'évolution du trafic sur les différents aéroports de la région. La courbe supérieure est la courbe de Mayotte. Nous sommes partis d'une base de 100 en 1997 et nous voyons la croissance du trafic de Mayotte qui décolle sur la période, notamment si nous la comparons aux autres aéroports. Vous pouvez voir la courbe en rouge, la Réunion, et toutes sont relativement serrées en fait. La courbe qui est juste au-dessous de Mayotte, c'est Maurice. Donc Mayotte connaît véritablement une croissance très importante du trafic.

L'évolution des courants de trafic : nous voyons ici sur cette diapositive les principaux courants de trafic qui touchent Mayotte : la Réunion, la métropole, les Comores, Madagascar et le Kenya. La courbe métropole, nous voyons qu'elle se rapproche du même niveau que la Réunion. C'est vrai que nous n'avons pas pu la retracer historiquement parce que la saisie statistique du faisceau métropole n'est pas toujours évidente. À certaines périodes, il y avait des numéros de vols Mayotte-Paris par Air Austral et ensuite, même si c'est le même type de desserte, nous pouvions avoir deux numéros de vol : un numéro de vol vers la Réunion et ensuite un numéro de vol vers la métropole, ce qui pose ensuite des problèmes de saisie statistique pour bien apprécier les courants de trafic. Le faisceau métropole est autour de 100 000 passagers.

Cette courbe pour montrer les variations saisonnières du trafic à Mayotte. Nous voyons une période de pointe très importante qui frôle 15 % du trafic annuel, c'est la période de juillet et août, juillet qui correspond plutôt à une période de départ et août à une période où se sont les arrivées qui sont les plus importantes. Une autre période de pointe, mais moins importante, se situe en fin d'année, début d'année et correspond par conséquent à la période des fêtes.

Les mouvements d'avions commerciaux, je ne vais pas les détailler. Simplement, nous voyons l'évolution importante de ces mouvements commerciaux. Le trafic 2009, je l'ai mis dans la petite bulle qui est en bas, donc 4 835 mouvements et en 2010, 5 928. Donc des taux de croissance très forts pour les mouvements d'avions commerciaux : plus 15 % en 2009 et 22,8 % en 2010. Nous voyons, à côté des bâtonnets, la courbe qui donne les taux de croissance. Nous voyons que c'est très fluctuant : nous voyons notamment l'année 2006 avec une chute assez importante des mouvements commerciaux qui doit s'expliquer par la mise en œuvre d'avions commerciaux par Air Austral, le 777-200ER.

L'évolution du trafic fret : le trafic fret n'est pas très important. C'est le trafic fret et poste et la poste représente environ 30 % de ce type de trafic. Nous sommes à un peu plus de 2 000 tonnes annuelles, avec une petite chute en 2010 par rapport à 2009.

Maintenant, nous allons passer aux prévisions de trafic et parler des variables explicatives. Il y a des corrélations entre la demande de transport aérien et différentes variables socioéconomiques. Nous en avons parlé un peu tout à l'heure. Généralement, c'est la population et d'autre part, nous prenons en compte le PIB ou le revenu disponible. Dans ce cadre, des hypothèses ont été faites, trois scénarios ont été établis : un scénario haut, un scénario moyen et un scénario bas. Concernant les aspects économiques, les taux de croissance économique qui ont été pris pour Mayotte sont sensiblement plus forts que ceux que l'on retient en général, par exemple en France métropolitaine ou à la Réunion. Autre paramètre qui entre en ligne de compte dans ces études de prévision, c'est le prix du transport aérien avec notamment l'impact du coût du carburant et l'élasticité de la demande par rapport au prix. Par rapport à cela, notre prestataire, SETEC International, a réalisé des modélisations économétriques qui ont permis de déterminer les niveaux de trafic à différents horizons.

Là, c'est juste pour rappeler les scénarios d'évolution de la population qui ont été pris en compte. Ce sont les prévisions INSEE avec un taux de croissance, dans l'hypothèse moyenne, de 3,5 %, ce qui est en fait l'extrapolation de ce que nous avons observé ces 10 dernières années. Les prévisions qui ont été établies à partir de ce modèle économétrique, c'est celles qui apparaissent dans le dossier du maître d'ouvrage, le dossier du débat public qui a été diffusé. Ce sont ces deux tableaux avec une situation de référence et ensuite un tableau correspondant aux prévisions dans le cadre d'un projet. Dans ces deux cas, le trafic évolue uniquement sur le faisceau métropole, les autres faisceaux ne sont pas impactés par le projet. Je n'insiste pas sur ces prévisions parce qu'effectivement, au fil du temps, les hypothèses ont pu évoluer. D'abord il y a eu une actualisation des données statistiques parce que les premières prévisions ont été faites en 2009 et qu'aujourd'hui nous sommes en 2011. Donc en 2009, nous travaillions sur des bases de 2007, donc nous avons tenu compte de ce qui s'est passé depuis. Surtout, il y a un élément important qui est intervenu il y a peu près un an, c'est l'hypothèse de la desserte éventuelle directe entre Mayotte et la métropole avec le nouvel appareil d'Air Austral, le 777-200LR. Cette hypothèse a ensuite été prise comme hypothèse pour définir une situation de référence. Nous comparerons les projets avec cette situation de référence alors qu'initialement, nous avons retenu une situation de référence où nous avons essentiellement une desserte semi-directe. La situation de référence, je le rappelle, c'est la situation où si nous ne faisons pas de projet, comment desservons-nous Mayotte ? Initialement, cette situation de référence, nous envisagions surtout une augmentation des vols semi-directs, un peu ce qui se fait dans le système CorsairFly. Et puis l'essentiel du trafic continuait à passer par la Réunion. Ensuite nous avons réactualisé cette hypothèse avec le 777-200LR, ce qui a conduit à une révision des prévisions de trafic. C'est ce que vous pourrez lire sur les documents qui sont sur le site puisque je pense que l'étude de SETEC sera sur le site. Il y a une apparente contradiction entre ce que nous pouvons trouver maintenant sur ce document, mais cela s'explique par ces phénomènes d'actualisation et prise en compte de nouveaux éléments.

Avec ces nouvelles hypothèses à l'horizon 2020, notamment sur le faisceau métropole, la nouvelle situation de référence montre que le trafic métropole à l'horizon 2020 serait de 216 000 passagers et en situation de projet – que ce soit le scénario 1 ou le scénario 2 – nous arriverions à environ 233 000 passagers. Donc un delta de 16 à 17 000 passagers.

Les apports du projet sont essentiellement une amélioration de la qualité de service avec une diminution du temps de vol, la suppression d'escale et l'induction de trafic sur la liaison Mayotte-métropole. Sur ce tableau, nous voyons les différentes hypothèses qui ont été retenues par notre bureau d'études SETEC concernant la répartition du trafic suivant les différents scénarios possibles. La situation de référence avec l'hypothèse de l'exploitation directe du Boeing 777-200LR d'Air Austral où nous prenons en compte 61 % du trafic en direct. Ensuite il y a le scénario 1 étape 1 où le direct représenterait 80 % du trafic et le scénario 2, 85 % du trafic. C'est à l'horizon 2018. En 2028, dans chacune des hypothèses : direct, 66 % ou 92 % dans l'hypothèse de réalisation de l'un ou l'autre des scénarios. À un

horizon beaucoup plus long terme, l'horizon 2030, voilà ce que donnerait la courbe du trafic. C'est un trafic qui est entre 800 et 900 000 passagers à l'horizon 2030.

Les prévisions en matière de fret et poste, toujours d'après SETEC. En situation de référence, en hypothèse centrale, nous aurions à peu près 3 500 tonnes, ce qui correspondrait à une croissance moyenne de 4 %. En situation de projet, il y a une amélioration de la situation puisque la prévision table sur 3 650 tonnes, soit une croissance moyenne de 4,4 %.

Nous en arrivons maintenant au bilan socioéconomique proprement dit. L'objectif de ce bilan est de valoriser les avantages et les coûts socioéconomiques du projet par rapport à la solution de référence pour chaque acteur concerné. Les acteurs qui ont été retenus sont 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 au sens la planète et le monde, les compagnies aériennes, les aéroports. Je rappelle encore une fois que la situation de référence est la solution optimisée la plus probable dans l'hypothèse d'absence de projet.

Quelques définitions, peut-être un peu difficiles. Le bilan socio économique d'un projet, c'est la balance des avantages et des inconvénients, monétaires et monétarisables de ce projet, rapportés à son coût complet. « Monétarisable », c'est-à-dire que par exemple nous allons monétariser des gains de temps pour le passager. C'est cela qui va véritablement peser dans la balance. Autre définition : le bénéfice actualisé, ou la valeur actualisée nette (VAN), est la différence entre les avantages et les coûts de toutes natures, actualisés et induits par l'opération. Les coûts et les avantages actualisés sont calculés par rapport à la situation de référence. Cette valeur actualisée nette, c'est le critère le plus pertinent pour le choix d'un projet. Enfin, dernière définition, le taux de rentabilité interne (TRI) pour la collectivité, c'est le taux d'actualisation qui annule le bénéfice actualisé. De manière pratique, un projet peut donc être considéré intéressant ou rentable pour la collectivité si le TRI est supérieur au taux d'actualisation. En l'occurrence, le taux d'actualisation que nous retenons, c'est 4 %, mais ce TRI n'est pas un critère pertinent de choix d'un projet, mais il permet de dire si le projet est intéressant ou rentable. Par hypothèse, le bilan est réalisé sur un périmètre national pour une période de 50 ans. Nous considérons qu'après 50 ans, il n'y a pas de valeur résiduelle de l'investissement et pas d'avantages au-delà de 30 ans.

Là, nous en avons déjà parlé. Nous remontrons un peu quels sont les différentes hypothèses et les différents scénarios. La situation de référence que nous retenons aujourd'hui, c'est la nouvelle aérogare, c'est la desserte directe avec le Boeing 777-200LR qui entraîne un temps de vol réduit qui, lui-même, induit du trafic. Ensuite, il y a les projets, le scénario 1 avec 2 étapes, étape 1 et étape 2, donc les mêmes choses : nouvelle aérogare, direct, la possibilité d'amélioration de la desserte de CorsairFly avec l'A330-200, tout cela induisant des dessertes supplémentaires. Ensuite le scénario 1 étape 2, la piste de 2 600 m, ou le scénario 2 directement : les mêmes avantages, notamment la possibilité d'accueillir des avions encore plus contraignants que le Boeing 777-200LR, notamment le Boeing 777-300ER,

ce qui permet aussi d'ouvrir l'aéroport à d'autres compagnies et d'autres modules avions, donc une induction de trafic supplémentaire également.

Ensuite nous avons les investissements, je pense que cela a déjà été présenté au cours du débat public. En euros 2010, nous avons le scénario étape 1 avec un montant global de 100 M€ HT, l'étape 2 c'est 130 M€ après actualisation, ce qui fait un total de 230 M€ HT. Le scénario 2, 210 M€ HT. La grande différence est en effet dans le scénario 1, le décalage dans le temps de l'étape 2, ce qui permet de lisser davantage l'investissement.

Tout à l'heure, nous avons parlé des différents acteurs. Quels sont les aspects et les avantages et les inconvénients du projet par rapport à la situation de référence ? Pour les passagers aériens, c'est là que nous allons trouver l'avantage le plus important : c'est un gain de temps qui va être monétarisé. Autre élément, c'est la réduction du temps de vol qui devrait se traduire par une diminution du coût de l'exploitation de la ligne et donc se répercuter sur le prix du billet. Donc nous mettrons un bémol avec les problèmes de carburants, mais dans l'absolu, nous volons moins longtemps, donc nous pouvons théoriquement imaginer une réduction du prix du billet. La puissance publique, c'est le financement de l'investissement qui a été mis sur le compte de la puissance publique. Les consommateurs mahorais, c'est essentiellement les gains apportés sur les coûts des produits importés. Les acteurs du tourisme, ce sont les dépenses générées par les touristes supplémentaires qui arrivent. Les autres acteurs économiques, notamment la pêche et l'aquaculture, c'est le développement de certaines filières, l'exportation au niveau de l'aquaculture où il y a, semble-t-il des projets. La collectivité au sens planète, c'est essentiellement la réduction des impacts environnementaux, et notamment la réduction de l'effet de serre avec un vol réduit de 3 000 km entre Mayotte et la métropole, donc consommation moindre, diminution des émissions gazeuses, etc. Tout cela est chiffré et nous aboutissons à un avantage collectif au sens large. Les compagnies, c'est un bilan négatif puisque nous avons fait l'hypothèse que les coûts diminuant, les recettes diminuaient dans la même proportion, c'est-à-dire que leur excédent brut d'exploitation restait constant. Quant aux aéroports, il y a un surcoût lié à l'entretien et à l'exploitation d'infrastructures supplémentaires.

C'est surtout ce graphique qui est relativement important parce qu'il montre bien les avantages en valeur tels qu'ils ont été chiffrés dans cette étude SETEC. Nous voyons bien que les deux éléments importants, c'est les avantages et le bilan pour les passagers aériens qui se situent entre 500 et 600 M€ sur la période. Côté inconvénients, c'est le coût du projet qui pèse le plus. Pour les autres acteurs, c'est beaucoup plus modeste comme impacts.

Une diapositive qui résume un peu tout ce que nous avons dit. Dans ce tableau, nous voyons la VAN pour chacun des scénarios possibles avec le scénario 1 étape 1, puis étape 2, puis le scénario 1 dans sa globalité avec une VAN de 468 M€ - ce sont des millions d'euros 2008 - et environ 450 dans le cadre du scénario 2. Dessous les TRI, c'est le taux qui annule la VAN. En conclusion, les résultats de cette première évaluation socioéconomique avec toutes les hypothèses retenues montrent que les deux scénarios sont rentables puisque dans tous les

cas, nous avons un TRI qui est supérieur à 4 %, soit le taux d'actualisation que nous avons retenu et les VAN sont globalement comparables. Cette étude socioéconomique ne permet pas, à ce stade, de dire quel scénario il faut retenir : les deux scénarios, en termes socioéconomiques, sont globalement équivalents.

Nous avons juste complété cette présentation par un petit exercice qui concerne la problématique du coût du transport pour l'utilisateur. Nous avons fait une analyse macro économique et le bilan socioéconomique montre les avantages pour les passagers aériens. Au niveau micro économique, il y a la problématique du prix du transport. Nous avons fait un petit exercice pour voir ce que pouvait peser le prix différentiel du carburant sur différentes plateformes et voir son impact éventuel sur le prix du billet. Ce sont simplement des règles de trois. Nous avons repris la distance Dzaoudzi-Paris CGD, soit 8 027 km que nous comparons à la distance via la Réunion, 10 774 km, donc la longueur du parcours est rallongée de 34 %. Les coûts directs d'exploitation des compagnies aériennes sont fonction du temps de vol. Le poste carburant est en général supérieur à 30 % des coûts totaux. Nous avons évalué pour le carburant que sur Dzaoudzi-Paris CDG, le 777-200 LR avait besoin d'environ 90 000 litres pour assurer la liaison. Toutes choses étant égales par ailleurs, notamment le remplissage des avions, le différentiel du prix unitaire du carburant entre les aéroports de Dzaoudzi et de la Réunion peut modifier l'économie de la ligne, empêchant par exemple une réduction du prix du billet en proportion de la diminution du temps de vol. Voilà l'exercice qui est fait.

Nous avons fait un premier calcul en prenant comme hypothèse un prix unitaire de 0,52 cts/l, ce qui nous donne, compte tenu de l'emport carburant que nous avons calculé un coût carburant de 46 800 € pour faire la liaison. Ensuite, nous avons fait une autre hypothèse où nous prenons un coût unitaire du carburant à 0,80 cts/l, ce qui nous donne un coût carburant de 72 000 €, soit une différence de 25 200 € à répartir sur le prix du billet. En supposant un tarif moyen – j'ai pris un tarif moyen, mais il est peut-être totalement arbitraire – de 950 €, donc par sens 475 €, cette différence sur le seul poste carburant équivaut à la recette totale correspondant à 53 passagers. Par contre, si je retiens un remplissage de l'avion de 80 %, cette différence de coût de carburant correspond à un surcoût par passager de 90 € pour absorber ce delta du prix du carburant selon l'escale. Ce sont des prix 2010.

Pour terminer, nous avons une diapositive qui montre la sensibilité du prix du billet en fonction du coût du carburant. Nous avons la situation qui correspond à 0, qui est la situation actuelle via la Réunion. Ensuite nous avons les histogrammes qui montrent une réduction des coûts par rapport à cette hypothèse via la Réunion. Nous avons successivement l'hypothèse directe en situation de référence, c'est-à-dire l'hypothèse du 777-200LR d'Air Austral. Ensuite les directs avec l'extension, c'est le scénario 1 étape 1 et ensuite le direct avec la nouvelle piste, c'est-à-dire le scénario 1 complet ou le scénario 2. Tout cela, nous le comparons à l'hypothèse d'un semi-direct, la situation actuelle avec CorsairFly, et nous faisons varier à la fois le prix du carburant – nous voyons que nous allons

de 52 centimes à 80 centimes – et nous faisons également varier le remplissage des avions : cela nous donne ces histogrammes qui montrent le taux de réduction du coût du billet possible en fonction de ces différentes hypothèses de remplissage et de prix unitaire de carburant sur les aéroports.

Voilà, j'ai terminé. J'ai peut-être été un peu long et peut-être un peu trop technique ou imprécis. Mais nous sommes là pour répondre aux questions.

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci M. Alain SZUBA. Nous passons la parole à M. le Président du Conseil général et ensuite nous lancerons le débat.

**Daniel ZAIDANI, président du Conseil général de Mayotte :** Comme vous le savez, le Conseil général souhaitait réellement ce débat public afin de pouvoir s'exprimer sur cette question. Les conseillers généraux se sont déplacés dans la vingtaine de réunions qui a eu lieu un peu partout dans l'île. L'objectif était de pouvoir donner l'opinion de ce Conseil général. Mais au fil des réunions, nous avons jugé utile de concentrer l'ensemble de nos réflexions, dans un cahier d'acteur, qui a dû vous être présenté aujourd'hui. Là-dessus, nous prenons ainsi une part beaucoup plus active dans ce débat. Je pense que c'est un élément important pour le développement de Mayotte, un élément qui permet, à un moment donné, à chacun de pouvoir s'exprimer. Je crois que la manière choisie pour justifier et comprendre l'utilité de ce projet est bien choisie.

Sans plus attendre, nous allons commencer cette présentation. Pour le département, nous pensons que c'est un levier important dans le cadre de notre développement, comme peut l'être par exemple le port, Internet, les transports maritimes, les transports terrestres et donc, forcément, le transport aérien. La piste longue est certes indispensable, mais il est aussi important qu'elle soit paramétrée à la bonne dimension : 2 600 ou 3 000 m, pourquoi pas, étant ambitieux et visionnaire. Comme vous le savez, la piste est également un élément de développement touristique, économique et aussi pour l'aquaculture puisque l'aquaculture est devenue le premier produit d'exportation de Mayotte. Nous avons l'ambition de passer de 100 tonnes à 10 000 tonnes, selon le Commissaire endogène. Donc la liaison directe Mayotte-métropole sans escale permettra concrètement le désenclavement que vit de plus en plus mal la population, car au lieu de mettre concrètement 9 à 10 heures pour arriver en métropole, nous sommes maintenant à 15 heures en 2011. Donc concrètement cela permettra de réduire les temps de parcours et l'absence d'escale entraînera forcément des baisses de prix de billet. Dans le cadre des baisses de prix de billet, le transfert des bagages et la manutention étant supprimés, cela permettra de voir ces baisses effectives, des taxes aéroportuaires en moins et la mise en concurrence accéléreront peut-être le processus.

En 10 ans, nous nous rendons compte que la croissance annuelle a fortement augmenté : 10 % de trafic de passagers en plus, c'est quand même un chiffre extrêmement important, une évolution à deux chiffres. Ce trafic a été multiplié par 2,5 en l'espace de 10 ans, ce qui est unique en outremer. Forcément, cela est dû aux échanges qui se sont intensifiés, à la

mondialisation qui est maintenant quotidienne et palpable. Bien évidemment, la montée en puissance de l'éducation a entraîné aussi tout cela. Néanmoins, une piste de 1 930 m, il est clair que c'est devenu un vrai handicap, un vrai frein à la montée en puissance de notre économie. Quand je parle de frein au développement aérien vers la métropole, c'est parce qu'il faut le dire : 15 heures pour rejoindre Paris, cela peut paraître un peu long. Lorsque nous misons sur l'essor touristique, nous voyons que nous avons encore beaucoup d'efforts à faire. Si nous voulons vraiment dépasser les mille lits que nous avons actuellement, je crois que nous avons passé 10 ans à observer le phénomène, ce n'est pas maintenant que nous arriverons à la conclusion que ce sont des hôtels qui devront s'implanter et ensuite l'aéroport. Le choix maintenant doit être clair parce que 10 ans viennent de s'écouler et le nombre de lits n'a pas progressé de manière significative ces 10 dernières années. Donc l'investissement qui doit être priorisé, c'est la piste longue.

Bien évidemment, nous parlons d'un Boeing 777-200LR. S'il est vrai que cet appareil a la capacité technique de faire la liaison directe, nous nous rendons compte que cette liaison directe ne peut être assurée qu'à 85 % et, forcément, cela est lié aussi à l'environnement, aux conditions météorologiques. Je rappelle que de novembre à avril, nous sommes en saison des pluies, c'est 6 mois, c'est long. S'il est vrai que cela ne représente que 15 % de gêne potentielle de desserte normale, il convient de dire que c'est peut-être 15 % de trop en matière touristique. Un touriste qui arrive à Mayotte, qui survole la piste et à qui l'on dit qu'il ne peut pas atterrir, je peux vous garantir qu'il ne reviendra plus. En même temps, les désagréments – souffle, poussée, etc. – nécessitent, pour les habitants de la Petite-Terre et tout particulièrement de Pamandzi, ceux qui sont à proximité de l'aéroport, une adaptation avec des barrières anti-souffle. Mais encore faut-il savoir quel serait le produit adapté à l'environnement. C'est pour cela que la piste convergente, qui atténuerait forcément cette poussée et cette gêne, nous apparaît encore une fois nécessaire.

Enfin je rappelle que le A330-200, s'il a la capacité aujourd'hui d'atterrir en faisant la liaison Paris-Mayotte en 10 heures, c'est bien, mais le retour, c'est Mayotte-Tana-Paris et là, ce n'est plus 10 heures, mais c'est 15 heures. Donc une forte déconvenue. Je ne pense pas que tout le développement touristique et le désenclavement de l'île doivent être basés exclusivement sur un appareil. Je ne vois pas, avec la mondialisation, avec la mise en concurrence, avec les difficultés que nous connaissons actuellement dans le monde aérien, les compagnies aériennes changer l'ensemble de leur flotte pour s'adapter à la piste de Mayotte. Je crois, à un moment donné, que si l'effort est fait par une compagnie, c'est bien, mais je ne pense pas que cela va se généraliser chez tout le monde. D'autant plus que la liaison directe qui était prévue au 31 octobre dernier a été repoussée à une date ultérieure, au moins de 6 mois. Cela montre bien que l'acquisition de ces appareils qui dépassent la centaine de millions d'euros entraîne des difficultés financières importantes pour ces compagnies. Donc un constat évident qui permet d'avoir lieu dès à présent, c'est qu'il n'y a pas de satisfaction quelconque, quel que soit l'appareil utilisé.

Encore une fois, je tiens à préciser que ces avions, l'A330-200, n'ont pas vraiment la possibilité de pouvoir décoller à pleine charge avec le plein. Nous savons qu'avec la flambée des prix du carburant et l'étroitesse du marché, le tarif proposé à Mayotte n'est pas forcément compétitif par rapport à la tarification proposée sur l'île de la Réunion, par rapport à la tarification proposée à Madagascar et par rapport à la tarification proposée en métropole. Donc nous voyons bien que se satisfaire de la situation actuelle, ce n'est pas satisfaisant.

Diapo suivante. Encore une fois, 15 % des vols, piste mouillée, vent, le décollage à pleine charge, appareil reporté de 6 mois, nous voyons bien que nous sommes concrètement dans une situation très fragile et une situation qui nuit concrètement à notre image. Les appareils de CorsairFly, sans faire de la pub mais l'exercice d'aujourd'hui le nécessite... Je ne vois pas comment CorsairFly va faire pour changer toute sa flotte, je ne vois pas comment Air Madagascar va faire pour changer toute sa flotte. Il est nécessaire, dans ce contexte, de trouver une solution plus appropriée.

En ce qui nous concerne et lorsque nous regardons notre environnement immédiatement – je parle des départements d'outremer – nous constatons que la plupart des pistes sont à plus de 3 000 m. Deuxième constat : s'il est vrai que notre piste a été renforcée de 500 m en 1995, ce qui la porte aujourd'hui à 1 930 m, cela reste néanmoins une exception en la matière. Quand nous regardons le trafic de manière générale sur l'aéroport de Mayotte, nous sommes passés d'un peu plus de 120 000 passagers à 300 000. Comme on vient de nous l'annoncer, ce chiffre va encore progresser dans les années à venir, donc il y aura un besoin de plus en plus important dans le transport aérien et, pour ce faire, il va falloir pouvoir y répondre et y répondre dans de très bonnes conditions.

Si nous regardons l'histoire des îles environnantes, nous constatons qu'en 1995, lorsque la liaison directe a été nécessaire, lorsqu'il a été jugé utile d'adapter la piste à la Réunion, cela s'est fait pour qu'un Boeing 747 puisse atterrir dans de très bonnes conditions. Nous constatons également, avec la réception prochaine, des airbus A380, en 2014, soit deux appareils, avec pour objectifs de baisser les prix en faisant de ces avions une monoclasse économique avec une capacité deux fois plus grande que les 777 actuels, nous voyons bien que nous avons changé de stratégie puisqu'au-delà de l'appareil, il y a vraiment la notion de tarif aux particuliers qui est mise en avant. Donc il est important, lorsque l'on sait que cette compagnie assure quotidiennement les liaisons avec Mayotte et garantit une liaison quotidienne avec la métropole, il est important de savoir quelle est la stratégie commerciale mise en œuvre par cette compagnie pour adapter au mieux la piste que nous avons actuellement. L'idée, c'est de pouvoir avoir demain des tarifs aussi raisonnables que pourront être les tarifs à la Réunion. Donc c'est la raison pour laquelle il va falloir évoluer.

Nous parlons beaucoup de la piste, c'est un sujet qui passionne, parfois nous avons des avis divergents, mais je crois que l'avis sur lequel nous sommes tous d'accord, c'est que Mayotte a un fort potentiel en matière de développement touristique, en matière d'aquaculture et donc en création d'emplois. Lorsque nous venons de traverser une grève de 44 jours,

lorsque nous parlons de vie chère pendant 44 jours et que nous savons que le fond du problème est un problème d'emploi, nous comprenons que nous ne devons rien négliger et que nous ne devons rien laisser de côté.

Je rappelle qu'en matière touristique, pour deux chambres supplémentaires, nous avons un emploi créé. Je rappelle que les objectifs donnés par le Commissaire endogène en matière d'aquaculture, c'est de porter notre capacité de production de 100 tonnes à 10 000 tonnes, c'est-à-dire multiplier par 100 ce que nous faisons actuellement, ce qui va concrètement générer de l'emploi. Mais pour ce faire, il faut que nous donnions les moyens à ces futurs touristes, à ces futurs établissements touristiques, de pouvoir satisfaire correctement toute cette population. Donc, encore une fois, nous renvoyons vers la piste longue. Quand je dis la piste longue, c'est l'étape préalable pour développer le développement touristique. Je l'ai dit tout à l'heure : concrètement, cela se traduit par 1 000 lits pour 65 établissements alors qu'à la Réunion, nous sommes à 13 000 lits pour 588 établissements. Nous voyons bien qu'avec de tels écarts, nous ne pouvons capter que 3 % des touristes de l'Océan Indien. Nous nous disons qu'avec 3 %, nous avons encore une capacité de captage extrêmement élevée. 3 %, c'est peu, donc nous ne pouvons que progresser, nous ne pouvons que créer de l'emploi, donc nous ne pouvons que satisfaire les 4 000 jeunes qui se rendent dans le monde économique quotidiennement. Je pense que c'est aussi la responsabilité de nous, les élus, de chercher des perspectives.

Aussi Mayotte, avec une piste longue, sera vraiment dans une position stratégique dans cet Océan Indien. Et je rappelle que le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) qui a été voté en 2004, qui a peu traîné dans les ministères et qui est réapparu soudainement à mon arrivée – c'est une parenthèse – quoi qu'il en soit le PADD avait inscrit 9 sites stratégiques pour les complexes hôteliers. Des opérateurs se sont déjà positionnés sur 4 d'entre eux, 5 restent encore à définir mais nous voyons bien que la machine est lancée. Donc les opérateurs croient en l'avenir et croient en la capacité de Mayotte de se développer et croient en la capacité de dépasser ce fameux 3 %. C'est pour cela qu'aujourd'hui nous devons concrètement aller au-delà.

Diapo suivante. Est-ce qu'il est nécessaire de rappeler les retombées économiques et financières potentielles ? 29 M€ selon l'INSEE, ce chiffre est quand même important. Atout France, création d'emplois : un emploi pour deux chambres. Donc nous voyons bien que, concrètement, pour une île qui la nécessité de chercher de nouvelles pistes de création d'emplois, il faut que nous nous dotions des produits et des moyens qui nous permettront de satisfaire concrètement cette population. 8 000 naissances par an, je le rappelle. Ce qui veut dire que dans 20 ans, ce sera 8 000 jeunes qui viendront frapper à nos portes et demander du boulot et ils nous demanderont dans 20 ans « Qu'avez-vous fait pour nous ? » Aujourd'hui je leur réponds : j'ai proposé une piste longue, le Conseil général a proposé une piste longue. Et chacun assumera ensuite ses responsabilités.

Diapo suivante. Comme je l'ai dit, en termes d'exportation, il faut maintenant rapprocher Mayotte de Paris : 10 heures, c'est bien. Mais avant tout, si nous voulons multiplier par 100

notre production aquacole, il ne faudrait pas non plus que nous multiplions par 100 le coût du fret. Encore une fois la piste longue, la liaison directe permettra concrètement de diminuer les coûts et de pouvoir atteindre concrètement cet objectif de 10 000 tonnes. Donc c'est pour cela qu'il faut proposer une capacité. Air Austral avait déjà annoncé qu'avec sa liaison directe, elle pourrait concrètement faire un effort sur le fret. Mais je crois que si nous ne sommes plus dans une configuration qui tourne exclusivement autour d'un seul appareil, nous pourrions concrètement avoir encore un coût amoindri et donc, forcément, stimuler le secteur. Quand je parle de stimulation de secteur, il est important que le secteur de l'ylang-ylang puisse être dynamisé puisque s'il était il y a quelques années encore le premier produit d'exportation, ce n'est plus trop le cas aujourd'hui, pour diverses raisons et notamment le coût du fret. Je tiens aussi à rappeler qu'en termes de volume laissé pour le fret pour Mayotte, ce volume est relativement limité. Donc si nous avions notre propre avion qui partirait de Mayotte, forcément le fret serait exclusivement dédié à la production locale.

Diapo suivante. Je tiens quand même à rappeler que nous parlons de plus en plus de continuité territoriale et nous nous rendons compte que nous cherchons de plus en plus à vivre plus longtemps. Donc, forcément, il devient insupportable de perdre du temps dans des domaines que nous pourrions éviter. Donc 5 heures en moins, certains diront que ce n'est pas beaucoup. Mais je peux vous assurer qu'en ma qualité de Président du Conseil général, avec les miles que je fais, 5 heures c'est beaucoup. Donc si nous pouvions réduire cela, vous ferez peut-être en sorte que je pourrais vivre un peu plus longtemps. Ou sinon, il faudra changer de président très régulièrement. Je ne reviendrai pas sur les prix du carburant parce que je pense que j'en ai parlé précédemment.

Enfin, pour conclure, puisque je sais que le temps est limité à 10 minutes – et je crois que je n'en ai utilisé que 8,5 – je crois qu'aujourd'hui je ne pourrai pas m'arrêter sans parler de l'impact environnemental de ce projet. Donc premièrement, je suis très satisfait des débats qu'il a pu y avoir ces dernières semaines parce que j'ai pu me rendre compte que, réellement à Mayotte, les gens étaient très soucieux de cet impact. Donc il est certain que ce que nous avons pu voir dans certaines situations à Mayotte dans le cadre des constructions où nous n'avons pas forcément fait des études préalables, je pense que ce genre de choses n'arrivera plus. Néanmoins, dans le cas de figure de l'aéroport de Pamandzi, je tiens à rappeler que le rapport présenté par M. THOMASSIN et qui a été plébiscité, nous arrivons aux mêmes conclusions que lui, qu'effectivement le scénario 2 respecte plus les conditions environnementales souhaitées par les uns et les autres. Donc nous souhaitons concrètement que nous allions vers ce schéma. Nous le privilégions. Je dirais que j'ai eu la chance de constater, lors du déplacement que j'ai fait aux Seychelles – île touristique par excellence, cela fait rêver : la plage, l'Océan Indien, la mer – j'ai constaté qu'ils ont fait des avancées sur la mer phénoménales. Ici, nous parlons de quelques tonnes dans le lagon, mais là-bas on a fait plus de 20 hectares sur la mer. Alors soyons clairs, les Seychelles, c'est une économie tournée exclusivement sur le tourisme. Et soyons clairs, ils ne prendraient pas le risque de tuer leur manne financière si ça ne pouvait que stimuler cette manne financière. Et bien je vous le dis, cela a stimulé cette manne financière puisque de nouveaux complexes hôteliers

ont pu voir le jour. La réception du touriste se fait sur une piste qui est construite sur la mer et même les coraux qui sont au bord des plages ont repoussé, puisque cette avancée sur la mer remonte à plus de 20 ans. Donc concrètement, 20 ans après, il n'y a aucun impact négatif en faisant cet impact sur la mer. Donc je pense qu'il est vrai que s'il est important de tenir compte de tous ces phénomènes, je dis qu'il est possible d'utiliser des techniques modernes qui permettent de faire les choses en tenant compte de toutes ces contraintes. Aux Seychelles, l'avancée sur la mer, ce n'est pas grignoter l'environnement, c'est plutôt la technologie qui vient de Norvège en cherchant la terre dans la mer et en la mettant en surface. Cela évite complètement les nuisances des allers et venues des camions qui ont tellement été mentionnées dans les débats publics. Donc je le dis encore une fois, les technologies d'aujourd'hui permettent de faire les choses bien, en toute sécurité, en tenant compte de toutes les contraintes. Maintenant, tout dépend des moyens que nous voulons mettre dans ce projet afin d'atteindre nos objectifs. Les Seychelles ont mis les moyens et ils ont atteint les objectifs que nous connaissons, alors pourquoi pas Mayotte ? Merci pour votre attention.

*Applaudissements.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci Monsieur le Président. Avant de vous donner la parole, nous allons vous préciser les règles de ce débat. Je redonne la parole à M. Zoubair.

**Zoubair ben Jacques ALONZO :** Merci Présidente. Tout d'abord, nous vous demandons de respecter le temps de parole qui est limité à 3 minutes pour que le plus grand nombre de personnes puissent s'exprimer. Vous pouvez bien sûr reprendre la parole au fur et à mesure de l'avancée du débat. Ensuite, tous les propos sont enregistrés et retranscrits. Il faut donc attendre d'avoir le micro pour parler, sinon votre intervention ne pourra pas être prise en compte. Il faut aussi vous présenter au début de votre intervention. Nous avons ici un traducteur. Vous pouvez vous exprimer en français ou en shimaoré ou en shibushi. Enfin, le débat public est une confrontation d'idées. Nous vous demandons donc de respecter les avis exprimés et de bien préciser les vôtres. Si vous ne souhaitez pas prendre la parole, vous pouvez vous exprimer par écrit en remplissant les formulaires qui vous ont été distribués. Pour remettre les formulaires ou vous aider à les remplir, faites appel à l'équipe de la Commission du débat public qui est présente dans la salle : Carol, Faïza et Moncef qui doit être quelque part.

Je passe la main à mon collègue Jean VAN OOST pour la suite du débat.

**Jean VAN OOST :** Bonsoir. La parole est à vous, nous attendons les premières questions. D'abord derrière toi, excuse-moi, il y avait déjà quelqu'un. Je vous en prie.

**Daniel Martial HENRY :** Bonjour Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs. Je pense que le débat est déjà bien lancé et qu'une réponse à l'exposé qui a été fait tout à l'heure a été faite par le Président. Je pense que son intervention a déjà embrassé l'ensemble des problématiques, mais je vais essayer d'intervenir sur trois petits points, je ne sais pas si je serai dans les temps.

Par rapport aux données qui ont été exposées tout à l'heure par M. Alain SZUBA, parce que vous excuserez ma franchise, mais je pense que les données que vous avez exposées ne pourraient engager que vous en votre qualité d'émetteur. Pourquoi ? Parce que concernant les prix et concernant le propos que vous avez utilisé, « monétarisable »... S'agissant des prix, vous concluez sur une baisse des prix qui n'est pas vraiment significative et vous-même vous avez dit « toutes choses égales par ailleurs ». Vous avez cité le mot magique. Vous situez toujours dans cette situation de monopole puisque vous avez évoqué le 777. Or nous savons que la construction de cette piste longue va engendrer d'autres éléments qui vont complètement bouleverser le paysage aérien de Mayotte. Le Président en a cité quelques-uns, notre position géostratégique. Nous savons aujourd'hui que beaucoup de vols Yemenia passent à Moroni vides, prennent quelques Comoriens pour aller par exemple au Yémen et puis à Marseille. Donc l'aéroport de Mayotte peut servir d'aéroport d'éclatement. Vous avez aussi parlé seulement de la relation qu'il y a entre la baisse des prix et le carburant. Vous avez omis d'évoquer les marges bénéficiaires que peuvent faire ces compagnies. Nous savons très bien que tant qu'il y aura une marge bénéficiaire, d'autres compagnies voudront entrer sur le marché et donc le prix ne va pas seulement varier en fonction du coût du carburant, mais aussi en fonction des marges bénéficiaires qu'il peut y avoir dans cet environnement-là. C'est une deuxième variable que vous ne nous avez pas citée.

Maintenant, s'agissant du terme « monétarisable », pour prendre votre terme. Ici, la monétarisation ne va s'appuyer seulement sur des éléments tangibles, mais il y a aussi des facteurs qui sont peut-être implicites comme la façon dont vous pouvez monétariser la baisse des bruits que causent les avions en passant à Pamandzi. Tout cela, ce sont des éléments qui sont à monétariser. Ensuite, cette monétarisation, il faut la voir de façon panoramique par rapport à l'ensemble économique. Le Président a dit tout à l'heure que cette piste longue va engendrer un développement économique et donc cette monétarisation devrait aussi tenir compte de l'ensemble de l'économie de l'île et non se limiter à l'aspect trop direct lié à l'aérien.

Pour finir, je voulais tout simplement, si vous me permettez, citer deux chiffres qui me paraissent important dans l'économie de Mayotte. 60 % de chômeurs à Mayotte à en croire les données de l'IEDOM parce qu'ils disent 18 % de chômeurs au sens du PIB, puis ils disent qu'il y a un halo d'emplois qui constituent 44 % des personnes qui veulent travailler, mais qui ne font pas les démarches. Nous sommes à plus de 60 % de chômage à Mayotte. Nous dépendons à hauteur de 98 % des produits en provenance de l'extérieur. Ces deux paramètres constituent l'enjeu économique de Mayotte de demain. Donc nous pouvons nous poser la question de savoir quelle contribution de cette piste longue par rapport à ces deux problématiques. Comme vous le savez, nous sommes dans une économie insulaire, donc comme nous sommes dans une économie insulaire, les possibilités de développement ne sont pas suffisamment nombreuses. Il se trouve que le tourisme constitue pour nous l'axe de développement majoritaire. Cet axe de développement majoritaire ne peut se réaliser en l'absence d'une piste longue. Donc priver les Mahorais de cette piste longue, c'est les priver

de leur développement et donc maintenir la paupérisation de la population. Voilà, c'est tout ce que je voulais dire. Vous m'excuserez si j'ai dépassé le temps.

**Jean VAN OOST :** Nous profitons du fait qu'il n'y ait pas beaucoup de monde, donc nous avons laissé beaucoup plus que le temps normal. Mais vous pouvez vous exprimer dans un cahier d'acteur si vous le voulez. Est-ce que la DGAC a une réponse à apporter sur certaines des données qui ont été demandées ?

**Alain SZUBA :** Je crois que sur le fond nous sommes assez d'accord. Je n'ai pas tout noté parce qu'il y avait beaucoup de questions. D'abord sur le prix du billet et l'exercice un peu pédagogique que nous avons fait à la fin de la présentation, où nous disions « toutes choses étant égales par ailleurs », c'était la variation du poste carburant en faisant l'hypothèse que tous les autres postes d'exploitation ne bougeaient pas. C'est effectivement un exercice que nous avons fait et surtout dans la problématique actuelle avec l'arrivée du 777, qui ne s'est pas faite : quel aurait été l'impact sur le prix du billet ? Avec les coûts d'aujourd'hui et les coûts actuels sur la plateforme de Mayotte, c'est là qu'est apparu ce bémol dans le calcul des coûts d'exploitation et c'est pour cela que nous avons fait un petit focus là-dessus. Mais effectivement, sur le long terme et dans une perspective de croissance du trafic aérien, si nous avons une piste longue, si nous avons une concurrence, si nous avons un développement du trafic, nous pouvons très bien imaginer que le dimensionnement de la distribution pétrolière serait tout à fait différent de ce qu'il est aujourd'hui. Les coûts du carburant à Mayotte pourront être comparables à ceux que nous trouvons sur d'autres plateformes. Sur ce plan, je pense que nous sommes assez d'accord. C'était dans une problématique à court terme pour bien comprendre l'incidence aujourd'hui. Si l'avion avait été introduit aujourd'hui, nous ne pouvions pas arriver à une réduction du coût du billet proportionnelle à la réduction du temps de vol, c'est cela que j'ai voulu dire.

Ensuite, il y avait le problème des marges bénéficiaires. C'est évident : si nous avons une concurrence, plus de trafic, d'autres opérateurs, nous pouvons penser qu'il y aura un impact aussi sur le prix du billet. Nous sommes dans une situation un peu monopolistique. Enfin presque, il y a deux transporteurs. Après, sur la monétarisation, l'exercice qui a été fait, il y a différentes hypothèses qui ont été faites et tous les éléments n'ont pas été pris en compte, c'est vrai. Vous avez cité l'aspect du bruit. Normalement, quand j'ai cité les acteurs et notamment l'acteur collectivité au sens planète ou nous avons parlé de l'impact de l'effet de serre, tout l'aspect favorable, c'est vrai que tous les scénarios, en particulier un scénario est nettement plus favorable que l'autre, où il n'y a plus ou très peu de nuisances sonores sur Pamandzi. C'est effectivement un avantage très important. Je reconnais que dans l'étude telle qu'elle est disponible, ce point n'a pas été traité, c'est exact. Je ne sais pas très bien faire le calcul, mais en fait ce n'est pas un point déterminant. C'est un élément de qualité, mais en termes de monétarisation, ce sera beaucoup moins élevé que l'effet de serre où nous savons concrètement multiplier le gain d'émissions carboniques par la tonne de CO<sub>2</sub>.

**Jean VAN OOST :** A priori, vos réponses ont satisfait M. Daniel. Vous pouvez toujours continuer à vous exprimer sur Internet ou par écrit. Je vais donner la parole... Il y a le Conseil

économique et social qui avait levé la main avant. Ils ont déposé un cahier d'acteur, ils auront peut-être droit à un peu plus que 5 minutes. Mais, Abdou, je te demande de faire dans les 10 minutes, si c'est possible. Je t'en prie.

**Abdou S. DAHALANI, président du Conseil économique et social :** M. le Président, Mme la Présidente, Messieurs les représentants de la DGAC, sans m'attarder sur tout ce qui a été dit dans les différents documents et je regrette de n'avoir pas pu potasser la totalité, toujours est-il qu'en ma qualité de président du Conseil économique et social, je voudrais en quelques mots, en résumé, dire l'essentiel de la contribution du Conseil économique et social. Dans un second temps, à la lumière de l'étude qu'on nous a présentée tout à l'heure, relever quelques questions qu'appelle le débat aujourd'hui.

La question de la piste longue, je crois qu'elle est partagée par tout le monde : cette question ne se pose plus. Il est clair que dans la situation actuelle de la piste actuelle de l'aéroport, malgré tous les efforts qui ont été accomplis, nous n'avons pas vu décoller des avions de Dzaoudzi pour aller directement sur la métropole. Donc c'est une situation de blocage, ce qui oblige aujourd'hui les passagers de Mayotte à transiter par les hubs régionaux, qu'il s'agisse d'Antananarivo, du Kenya, des Seychelles à un moment donné ou de la Réunion. Donc c'est une situation qui justifie donc, aujourd'hui plus que jamais, la construction d'une nouvelle piste de 2 600 m, en plus d'une nouvelle aérogare qui s'avère vitale. Les deux équipements sont essentiels pour faire de l'aéroport de Mayotte un aéroport où il fait bon de voyager ou de passer.

Pourquoi cet aéroport ? Cela va permettre à Mayotte, avec une piste longue adaptée aux longs courriers, d'accompagner le dynamisme et l'ouverture nécessaire au monde. Je crois qu'aujourd'hui, toutes les régions, qu'il s'agisse des régions *intra muros* françaises – tout le monde se bat pour avoir des grandes autoroutes d'échanges – il ne peut pas y avoir de développement économique sans ces autoroutes d'échange. Ici encore, dans notre caractéristique insulaire, il est important d'avoir un équipement qui nous permette de nous relier au monde en un temps qui soit acceptable.

Par rapport à cette nécessité d'accompagner le désenclavement extérieur, cet outil va permettre aussi d'accompagner ou d'impulser un désenclavement intérieur de Mayotte. Je vais l'expliquer tout à l'heure. Le vrai problème du développement de Mayotte demeure sur quatre axes essentiels qui ont été dits et redits. Le Président du Conseil général ici présent l'a souligné, à savoir sur le terrestre nous avons des problèmes, sur l'aérien le débat est lancé, sur le maritime et sur le numérique. Nous sommes sur quatre fronts qui sont les quatre fronts qui vont conditionner un vrai décollage du développement de Mayotte et il faudrait qu'à très court terme ou à moyen terme, l'ensemble de ces infrastructures de développement soit réalisé. On nous annonce le numérique à l'horizon du premier trimestre 2012. Le port de Longoni a été doté d'un second quai. Et nous arrivons, bon an mal an, à assurer des liaisons avec l'extérieur dans des meilleures conditions. Aujourd'hui, la réalisation d'une piste longue ne peut s'envisager dans cette dynamique que je disais de développement des liaisons intérieures sans une modernisation des accès terrestres et

maritimes au départ de la Grande-Terre jusqu'à l'aéroport. Je crois que nous ne pouvons envisager la réalisation de l'aéroport sans l'adosser à des projets concomitants de lier l'aéroport à la Grande-Terre. Je crois qu'un certain nombre d'acteurs ont soulevé le problème. Cela voudrait certainement dire un ponton qui soit dédié, pourquoi pas une jetée qui récupère les passagers depuis l'aéroport avec des liaisons vers Mamoudzou, vers Dembéli ou vers Bandréli, que sais-je. En tout cas, les autres travaux en cours au Conseil général concernant le développement du transport intérieur soulignent un certain nombre de pistes, notamment le maritime qui permettra de désengorger Mamoudzou aujourd'hui, ce qui pose problème aujourd'hui.

En conclusion, et je rappelle juste les éléments produits par le Conseil économique, indépendamment des exigences purement réglementaires obligeant la tenue de ce premier débat public de la piste longue de l'aéroport de Mayotte, le Conseil social, économique et environnemental ne peut que se réjouir qu'enfin l'État veuille bien entendre la revendication légitime des Mahorais d'une piste permettant de relier la métropole en vol direct. Sur ce même registre, le Conseil économique et social prend acte de l'argument avancé par le maître d'ouvrage selon lequel l'évolution du trafic aéroportuaire permet d'envisager aujourd'hui la construction d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers. Cette piste serait viable économiquement. À ce stade, pour le Conseil économique et social, les enjeux de Mayotte d'aujourd'hui mais surtout de demain, interdisent d'envisager un scénario sans piste longue. Je reviendrai tout à l'heure sur ce que M. SZUBA a présenté sous les indicateurs de la rentabilité socioéconomique.

Sur les scénarios proposés, le Conseil économique est interpellé non seulement par les contraintes techniques de la piste actuelle, mais surtout par les contraintes environnementales qui, de par la loi, doivent faire l'objet de mesures compensatoires. En effet, les risques de rejet dans le lagon demeurent des éléments intrinsèques aux deux scénarios. Le Conseil social, économique et environnemental se positionne donc pour le scénario 1, soit la construction de la nouvelle piste de 2 600 m et l'allongement de la piste actuelle. – Je veux quand même préciser cette idée parce que cela peut faire un peu confusion, puisque vous nous apporterez des éléments tout à l'heure. – Celle-ci, mieux aménagée, pourrait servir de piste de réserve en cas d'interventions sur la piste principale. En fait, nous pensons qu'il faut en fait réaliser les deux pistes de manière concomitante. Ceci étant, à la différence de ce qui est proposé par le maître d'ouvrage dans le scénario 1, les 2 variantes doivent se faire en une seule fois, et non décalées dans le temps, ce qui permet de limiter dans le temps les rejets dans le milieu marin en intervenant qu'une seule fois, d'avoir une piste de réserve allongée, dans le très long terme d'augmenter encore la longueur de la piste principale au-delà de 2 600 m si le besoin se faisait sentir. Effectivement, dans la plupart des départements d'outremer, à défaut de disposer de deux aéroports, ils disposent de deux pistes : Roland-Garros en est une illustration.

Puisque l'on me donne la possibilité d'aller plus loin, je voudrais rappeler à nos interlocuteurs qui nous viennent de l'extérieur quelques éléments sociologiques. En venant

à ce débat cet après-midi, quelqu'un m'a interpellé à l'extérieur et c'est quelque chose qui est récurrent. Je voudrais vous souligner cet aspect de la sociologie mahoraise qui veut que dans l'inconscient collectif de Mayotte, l'aéroport doit être réalisé. Et la question ne se pose même pas. Donc le Mahorais de base ne comprend même pas ce débat. Moi, si je n'avais pas lu le document ou si M. Zoubair n'avait pas expliqué la raison, si je n'avais pas intégré le fait que la loi oblige ce débat, je me serais aussi posé la question « Pourquoi un débat puisque nous sommes tous d'accord qu'il faut un aéroport, en tout cas une piste longue ? » C'est acté depuis que je suis gosse.

Deuxièmement, dans l'inconscient collectif mahorais, que se passe-t-il ? Quelque part, à Paris ou à Mayotte, nous pensions qu'il fallait un aéroport parce que c'est important. Donc ces gens qui sont intelligents quelque part, pourquoi viennent-ils encore nous demander notre avis puisque c'est important ? Donc il faudrait que nous fassions l'aéroport puisque c'est important. Ce sont des gens qui ont compris tout l'intérêt de l'aéroport, donc pourquoi nous ferions encore un débat ? Donc sociologiquement, le problème se pose en ces termes. Donc en fait, Mme Anziza, si vous ne voyez pas beaucoup de participants au débat public – je lisais tout à l'heure que le nombre moyen de participants au débat public dépasse rarement les 150 – ce n'est pas que les Mahorais ne s'intéressent pas au débat. Mais pour eux, la messe est entendue. Donc pourquoi veut-on encore débattre d'un sujet sur lequel nous sommes d'accord ? Et ce n'est pas un désintérêt quelconque que les gens portent sur l'aéroport.

Je veux revenir un peu sur l'intervention de M. Alain SZUBA qui m'a donné quelques éléments et j'ai adapté un peu ce que je voulais dire. Que nous dites-vous M. SZUBA ? Dans votre intervention, vous rejoignez de manière assez pertinente l'actualité de Mayotte. Vous la rejoignez sur trois aspects. L'actualité de Mayotte aujourd'hui, c'est la question des prix. Vous nous avez dit que le problème du kérosène à Mayotte pose un problème de prix. Le kérosène à Mayotte est plus cher qu'ailleurs, et pourquoi ? Vous nous posez aussi cette question de prix par rapport aux passagers. Le prix du billet pour le Mahorais qui quitte Pamandzi pour aller quelque part, pourquoi ce prix serait plus élevé ? On le justifie sur le seul critère du prix du kérosène. Et même quand nous empruntons les hubs régionaux, le prix du billet est toujours plus cher : j'ai pris il n'y a pas longtemps une compagnie qui transite par Madagascar, mais le prix du billet n'est pas moins cher. La question du kérosène ne m'explique pas la totalité et le pourquoi du prix du billet d'avion pour le Mahorais qui quitte ici pour aller en métropole. D'autant que lorsque nous prenons l'avion de métropole pour arriver ici, sur une compagnie régionale – Air Austral pour ne pas la citer – vous arrivez à Roland Garros et l'on vous dit que pour 1 € de plus, vous pouvez aller à Pierrefonds pour 1 € de plus. Donc nous sommes dans une continuité avec... Donc nous avons cette obligation. Pourquoi, sur l'aspect d'une politique purement globalisée, nous ne bénéficions pas des possibilités qu'offre Air Austral ?

L'actualité, c'est aussi qu'Air Austral nous dit que, pendant un an, nous aurons un vol direct Dzaoudzi-Paris. J'écoutais la radio il y a deux mois et nous avons appris que cela avait sauté,

cela s'est volatilisé. Nous ne savons pas quand cette liaison directe, pour laquelle beaucoup de gens avaient déjà pris position... Je serai curieux de savoir, le fait même que nous ayons dit qu'il y a des vols directs Paris-Mayotte et Mayotte-Paris, ce que cela avait donné comme impact en termes d'augmentation du nombre de passagers. Si on nous donnait les éléments, je suis sûr que nous serions surpris par l'engouement qu'avait suscité cette décision.

Ces différentes actualités confirment encore plus cette démarche, cette volonté des Mahorais d'avoir une piste longue. – M. VAN OOST me donne encore 2 minutes. – Je ne vais pas revenir sur la contribution du Conseil économique : vous l'avez par écrit.

Je vais revenir maintenant sur deux ou trois questions pour M. SZUBA. Vous nous avez parlé de l'activité économique par rapport à une piste longue. Je serai intéressé de savoir si l'étude permet de mesurer ce que peut générer effectivement la construction d'une piste longue, notamment en empruntant des exemples d'ailleurs. Prenons l'exemple de Roland Garros : est-ce que c'est la piste longue qui génère de l'activité économique ou c'est l'activité économique qui justifie, pour son développement, cette piste longue ? L'exemple de Roland Garros peut nous éclairer. Je ne sais pas si j'ai bien suivi votre intervention, excusez-moi si j'ai raté quelques explications. Pour nous autres, il serait intéressant de mesurer la corrélation entre le développement économique et évolution du trafic induit par le développement. Je vais m'arrêter.

**Jean VAN OOST** : Abdou, tu pourras poser plein d'autres questions après s'il te plaît.

**Abdou S. DAHALANI** : Je vais m'arrêter. En conclusion, je retiens sur ce petit caillou de Mayotte, ce petit territoire : les gens parlent beaucoup, on a le lagon, on a ceci ou cela. Je reste persuadé que la seule richesse et la grande richesse que nous avons à Mayotte, c'est la jeunesse, c'est la population. Je crois que cette piste longue va certainement susciter beaucoup de vocations et notamment des vocations sur le plan économique. Cela va générer beaucoup d'activités notamment dans le domaine touristique. Cela va amener beaucoup de nos jeunes qui sont en études aujourd'hui à s'inscrire dans une dynamique de développement économique. Aujourd'hui, il n'y a pas d'alternatives en dehors de la création de l'emploi économique par le privé. Merci d'avoir été patient.

**Jean VAN OOST** : Merci au Conseil économique et social. Quelques précisions, ils ont plus de temps parce qu'ils ont fait un cahier d'acteur. Pour les suivants, n'en profitez pas. Nous essayerons de rester sur les 3 à 5 minutes.

La Commission Particulière du Débat Public voulait aussi rajouter une petite chose : nous n'avons jamais dit qu'il y avait un désintérêt de la population sur le débat public à Mayotte. C'est totalement faux, nous sommes sur des chiffres qui sont plus importants que la moyenne nationale. Nous avons eu une participation forte. Donc nous n'avons jamais dit cela. Après, peut-être sur la qualité des questions, et tu l'as expliqué : il est vrai que les gens pensent que c'est logique d'avoir une piste longue et qu'il n'y a pas de questionnement à faire. Effectivement, ce n'était pas au top. C'est plutôt la qualité du débat qui portait à problématique.

Je vais laisser à la DGAC... Il y a quelques réponses possibles, je pense.

**Alain SZUBA :** Sur la dernière question sur la corrélation entre le développement économique et la piste longue : si c'est la piste longue qui entraîne le développement économique ou si c'est le développement économique qui appelle à construire la piste longue ? Il me semblait que nous l'avions un peu présenté. C'est vrai que, dans la présentation, quand nous avons parlé des activités économiques, nous n'avons pas été exhaustifs sur ce champ-là, mais nous avons simplement parlé du tourisme en insistant bien sur le fait que le tourisme dépendait de la qualité de la desserte aérienne. Par conséquent, la qualité de la desserte aérienne, c'est de pouvoir accueillir tous types d'avions et non pas – le Président parlait tout à l'heure de notre hypothèse du Boeing 777 – même en améliorant le système actuel, nous n'avons pas d'exploitation fiabilisée puisque nous ne répondions qu'à 85 % de la disponibilité de la liaison. Donc la piste longue est utile au développement économique, c'est indéniable.

Effectivement, la mesure n'est pas évidente, comme le souligne Yves : dans les documents qui sont disponibles sur le site, il y a l'étude de SETEC qui est disponible et nous voyons le delta sur le trafic métropole, donc c'est le trafic long courrier, le delta qui est généré par la piste longue par rapport à une situation de référence. Dans le document que vous avez sous les yeux – qui a été corrigé depuis puisque nous avons changé la situation de référence – en situation moyenne, de mémoire, nous avons un accroissement de trafic sur le faisceau métropole qui devait être de 15 %, c'est-à-dire 26 000 passagers, ce n'est pas important, mais après il y a tous les effets. Tout à l'heure, nous avons parlé de l'aquaculture, du potentiel de cargo, tout cela est bien dépendant de la piste longue.

Après, il y avait d'autres questions plus techniques, notamment le problème du souffle. Je ne sais pas si je réponde ou si, Pierre, tu veux répondre ?

**Yves DEBOUVERIE :** Il y avait quelques questions que vous avez évoquées avant. Je ne sais pas si c'était des vraies questions ou des constats que vous vouliez faire devant tous les participants. Pourquoi le prix du kérosène est élevé ? Si vous le savez, il faut me le dire. C'est une situation qui existe aujourd'hui, qui relève de la négociation entre le transporteur aérien concerné et le distributeur de carburant. Tout le monde souhaite que ces négociations avancent, mais ce n'est pas tellement le cas aujourd'hui. Le préfet, le prédécesseur de M. DEGOS, a incité les deux parties à négocier : cela n'a pas donné de résultats jusqu'à présent. Ensuite, vous avez demandé pourquoi le prix offert aux passagers était plus élevé. Vous le savez, mais ce n'est pas à cause du prix du carburant puisque le prix élevé du carburant à Mayotte n'entre pas dans la composition actuelle des billets Paris-Mayotte, que ce soit par la Réunion ou par Madagascar. Les compagnies mettent à bord très peu de carburant à Mayotte parce qu'il est cher, donc ils n'en ont pas besoin. Par contre, lorsque nous ferons des vols directs Mayotte-Paris, là il faudra faire le plein à Mayotte, donc c'est là que cela pourra coûter cher. Pourquoi les prix actuels sont-ils élevés ? Je pense que l'explication évidente, c'est quand même que nous rallongeons de 3 000 km le trajet entre Paris et Mayotte en passant par la Réunion ou presque autant en passant par Madagascar. Je pense

que c'est la principale explication. Peut-être certains diront-ils que, dans le temps où il y avait un seul transporteur sur la ligne, peut-être avait-il tendance à mettre des tarifs élevés pour avoir la meilleure marge commerciale. Mais il me semble que cette période est maintenant révolue puisqu'il y a un concurrent direct qui fait des tarifs plus bas et qui a un service meilleur en termes de temps de trajet.

Vous avez posé une question intéressante, à laquelle je ne sais pas répondre : est-ce que la commercialisation des vols directs, qui devaient commencer le 31 octobre et qui sont commercialisés depuis 5 ou 6 mois à des prix intéressants, est-ce que ces prix attractifs ont eu un effet sur le nombre de passagers qui voyagent depuis le 31 octobre ? Il n'y a pas de vols directs, mais ils voyagent néanmoins sur les vols d'Air Austral en passant par la Réunion à des tarifs qui étaient intéressants et qu'ils ont gardés. Ce serait intéressant à vérifier dans les statistiques de trafic, en espérant que nous puissions le constater puisqu'il y a eu quelques événements au mois d'octobre. Remarquez, je dis des bêtises, j'allais dire que le trafic aérien a peut-être baissé au mois d'octobre à cause des événements que nous avons connus, mais les tarifs attractifs des vols directs n'étaient valables qu'à partir du 31 octobre, donc cela n'a pas pu jouer. Donc ce sera intéressant de le regarder.

**Jean VAN OOST** : Il y a peut-être une petite analyse pour le Conseil économique et social à faire ? Lancer une petite étude sur la mécanique de la piste longue pour l'augmentation de la fréquentation ou le développement de l'économie ? C'est peut-être un sujet intéressant pour vous.

Est-ce qu'il y aurait d'autres questions ? Oui, ça y est, nous y sommes. Je vous en prie, présentez-vous.

**Ali DJAROUDI, ASCOMA<sup>1</sup>** : Bonjour, DJAROUDI Ali, je suis de l'ASCOMA, association des consommateurs. D'abord, le Président du Conseil économique et social a rappelé la nécessité de construire la piste longue de 2 600 m en une fois. Nous aussi, nous sommes sur cette ligne-là pour des raisons qu'il a évoquées, mais je ne vais pas y revenir parce que nous n'avons pas beaucoup de temps. Premièrement, on nous a exposé que les axes de développement de Mayotte résident sur le tourisme, donc aujourd'hui nous nous posons la question par rapport à la région : comment voulez-vous que nous fassions du tourisme, que nous concurrencions les autres dans la région – Maurice, Réunion, Madagascar, l'Afrique australe, etc. – si aujourd'hui nous ne sommes pas à armes égales ? Comment expliquer que tous ceux qui sont sur la zone ont les infrastructures nécessaires, donc des pistes longues, pour accueillir tout type d'appareil et que seule Mayotte ne dispose pas de cette infrastructure ? Et avec cela, nous voulons concurrencer les autres. C'est vraiment une aberration, donc la création de la piste longue s'avère urgente.

Deuxième point, c'est que la piste longue, pour reprendre, est une injustice. Vous savez aujourd'hui que Mayotte fait partie des territoires de la nation qui ont le revenu le plus bas

---

<sup>1</sup> Association des consommateurs de Mayotte

si nous regardons par rapport au SMIC et par rapport aux prestations sociales. Et Mayotte supporte aussi les prix les plus élevés dans tous les domaines, y compris dans le domaine aérien. La piste longue est déjà une injustice et il faut que cette injustice cesse.

Nous avons parlé du carburant. Mais pourquoi le carburant coûte cher ici ? Parce que ce sont des problèmes de quantité, on nous le dit ici, alors que nous savons qu'en augmentant la piste longue, cela va générer du trafic et, en générant du trafic, les problèmes liés aux quantités qui feront que le carburant baissera. Là, nous y arriverons, les compagnies aériennes nous le disent. Il s'agit là des problèmes liés à des quantités. Ces quantités, nous les aurons quand il y aura de la concurrence, quand il y aura d'autres avions qui vont se poser sur Mayotte.

Je vais revenir sur la géostratégie de Mayotte qui est enviée par les autres territoires. Vous savez qu'à partir de Mayotte, ce sont les distances les plus courtes vers la région. Mayotte-Madagascar, c'est plus court, Mayotte-Seychelles, Mayotte-Maurice, Mayotte-Afrique australe. Donc c'est une géostratégie idéale et les Réunionnais n'ont pas du tout intérêt à ce que nous ayons ces infrastructures ou, du moins, que nous les ayons le plus tard possible. Donc nous sommes dans la même nation, mais c'est une concurrence qui ne les intéresse pas du tout. C'est pareil pour les autres, mais ils ne le diront pas, ils essayeront de le cacher, de le dire d'une autre façon. Il faut que l'État prenne conscience de cela : ils mettront tous les obstacles nécessaires pour cette piste. Aujourd'hui, Air Austral c'est une compagnie réunionnaise avant que ce soit une compagnie française. Donc quand on regarde le capital d'Air Austral, c'est la région, c'est le département : ils défendent avant tout les intérêts de la Réunion. Aujourd'hui, comment expliquer que la ligne Réunion-Mayotte soit un monopole d'Air Austral ? Pourquoi ne mettons-nous pas la concurrence là-dessus ? Peut-être qu'à partir de la Réunion il y aura d'autres vols qui coûteront moins cher ? Ces verrous doivent sauter et il y a la nécessité de créer cette infrastructure.

**Jean VAN OOST** : M. DJAROUDI, vous êtes à plus de 5 minutes.

**Ali DJAROUDI** : Je vais aller très rapidement. Nous parlons aussi d'une plaque tournante pour Mayotte. Mais quand nous regardons les Comores qui disposent aussi d'une piste longue aujourd'hui. Heureusement qu'aujourd'hui, ils ont des difficultés politiques et financières et de sécurité. Mais ce que Mayotte cherche à avoir comme rôle dans la région, si eux, ils étaient financièrement solides, ils pourraient nous voler ce que nous cherchons aujourd'hui. Donc encore une fois, une urgence, il faut que Mayotte ait cet outil-là sinon cela peut passer à côté. Il y a des gens qui ont déjà cet outil.

Et puis vous avez parlé des ratios qui sont très intéressants...

**Jean VAN OOST** : Vous pourrez poser plein de questions après. N'essayez pas de tout poser en même temps, sinon nous n'allons pas y arriver.

**Ali DJAROUDI** : Donc des ratios assez intéressants concernant Mayotte. Avec les contraintes actuelles, nous ne sommes pas loin des autres aéroports des DOM sur certains points. Donc

je crois que si nous n'avions pas toutes ces contraintes, je crois que Mayotte serait un aéroport beaucoup plus dynamique que beaucoup des aéroports des DOM-TOM. Mais les ratios ont été calculés sur des choses que nous ne pouvons pas comparer. Aujourd'hui, nous avons une piste très courte alors que les autres non et ils font poser tous les avions. Et nous faisons des comparaisons sur ces contraintes et malgré tout cela, nous sommes quand même assez proches. Voilà, je m'arrête là pour l'instant.

**Jean VAN OOST** : C'est plutôt une constatation, mais si vous avez des précisions à apporter.

**Alain SZUBA** : Monsieur a parlé des Comores avec une piste longue. Juste pour information, le trafic doit être 140 000 passagers à Moroni.

**Yves DEBOUVERIE** : Juste faire une remarque, mais je ne voudrais pas que ce que je vais dire soit interprété comme une contradiction ou un refus de votre argument, absolument pas. Pendant que vous parliez, je pensais à un autre cahier d'acteur qui a été publié et qui vient d'une association environnementale qui s'appelle COMADEP<sup>2</sup> et qui fait une comparaison intéressante entre Mayotte et l'aéroport de St-Martin aux Antilles. L'aéroport de St-Martin a une énorme activité de touriste. Vous savez, l'île de St-Martin, c'est une île binationale entre les Antilles néerlandaises et la France. Dans la partie néerlandaise, il y a un aéroport qui a une piste courte, tout comme Mayotte. Elle fait quand même 2 100 m, je crois. Le cahier d'acteur de COMADEP dit : « Regardez sur cet aéroport qui a une piste courte, tous les vols long-courriers de toutes les compagnies du monde arrivent et repartent. » Ce qui n'est pas tout à fait vrai parce qu'il y en a très peu qui peuvent décoller de St-Martin vers l'Europe...

**Anziza MOUSTOIFA** : Excusez-moi, mais ce n'est pas COMADEP l'association, c'est peut-être Mayotte Nature Environnement ou une autre association, mais ce n'est pas COMADEP.

**Yves DEBOUVERIE** : Excusez-moi, c'était Mayotte Nature Environnement, je suis désolé si les personnes concernées étaient dans la salle. Donc je faisais la relation entre St-Martin et Mayotte qui ont une situation un peu comparable du point de vue de la desserte aérienne. Cela n'a pas empêché St-Martin de se développer à toute allure. Mais votre argument est tout à fait recevable, en tout état de cause.

**Jean VAN OOST** : Il n'y a plus de question. Donc nous allons continuer avec Abdou qui veut poser une question et nous passerons à M. Martial par la suite. Excusez-moi, il avait levé la main en premier. C'est trois minutes là.

**Abdou S. DAHALANI** : Oui, tout à fait. Je voulais juste rebondir... Je crois que les Mahorais ont bien compris l'intérêt de cette piste longue parce qu'elle va permettre d'asseoir de nouvelles politiques publiques qui s'appuieraient sur deux outils, le port et l'aéroport. Mayotte ambitionne de rayonner dans la région, donc de servir de point de départ vers l'Europe. Mayotte étant un territoire européen, nous n'avons pas encore suffisamment mûri la réflexion ou il n'y a pas encore véritablement de stratégie à ce niveau-là. Mais, depuis

---

<sup>2</sup> Comité Mayotte Département

toujours, nous sommes conscient qu'avec ces deux outils, nous pourrions véritablement faire émerger un développement économique permettant d'offrir à un maximum de jeunes de l'emploi et notamment dans des secteurs de grandes technologies. Il n'y a que notre jeunesse sur laquelle nous pouvons nous appuyer.

De manière incidente, quelqu'un l'a dit tout à l'heure, le positionnement géographique de Mayotte par rapport à la région permettrait de développer des liaisons rapides avec la région et d'en faire un point de passage au départ de certains points de la région : pourquoi ne pas envisager, en termes de développement moderne régional, que des gens viendraient faire des petits vols vers Mayotte et, de Mayotte, ils décolleraient vers certains pays européens ? Seulement il y a des données qui mériteraient, pour moi, une explication sur les indicateurs de la rentabilité économique. J'ai cru comprendre que ces indicateurs ont évolué. Sur le diaporama, je n'ai pas saisi les chiffres par rapport à ce qui est dans le document : pouvons-nous logiquement penser que dans l'esprit de la DGAC, l'option qui serait actée, ce serait le scénario 1, étape 1 ? Parce que c'est là que nous avons un taux de rentabilité interne qui est le plus élevé, à 18. Nous avons, dans la continuation, le scénario 1 dans sa version complète à 8,8. Pouvons-nous penser que ce scénario serait le scénario idéal qui serait partagé par les experts de la DGAC ? Je ne sais pas, dites-nous tout.

**Yves DEBOUVERIE :** Nous allons tout vous dire. Au débat public, nous présentons deux scénarios qui comportent tous les deux une piste de 2 600 m convergente. La seule différence entre les scénarios, c'est qu'il y a une étape intermédiaire dans le scénario 1 qui pourrait durer un certain temps, mais qui n'est pas la phase ultime. Peut-être avons-nous été trop transparents dans la diffusion des informations que nous vous donnons sur l'étude socioéconomique. Je vois que le fait de présenter un calcul qui a été fait au cours de l'étude, un chiffre de la rentabilité de l'étape 1 du scénario 1 comme si cette étape 1 durait 50 ans, attire des questions. Nous aurions peut-être dû ne pas le présenter et faire un peu moins de transparence et nous en tenir aux deux chiffres essentiels qui sont les taux de rentabilité internes du scénario 1 dans son ensemble et du scénario 2.

**Jean VAN OOST :** Une question pour une question alors. Prends le micro Abdou, s'il te plaît.

**Abdou S. DAHALANI :** Je ne voudrais pas présupposer que le débat s'inscrit dans une dynamique juste de réponse à un texte, en tout cas à une loi, mais que la décision, elle est quasiment arrêtée, c'est ce que je ne voudrais surtout pas m'imaginer ce scénario, parce que nous serions assez frustrés que nous ayons mobilisé autant d'énergie. Pour être franc avec vous, c'est la première fois que je vois une mobilisation aussi forte, une communication aussi importante sur un projet. C'est nouveau à Mayotte, mais nous espérons que d'autres projets auront les moyens financiers pour faire partager les projets structurants que Mayotte aura. En tout cas, c'est tout le souhait que je peux espérer pour ce territoire.

**Jean VAN OOST :** Le Conseil économique et social peut rajouter des données dans son cahier d'acteur, ce n'est pas interdit. Si cette inquiétude doit être exprimée, elle le peut.

M. Martial ?

**Daniel Martial HENRY :** Déjà, par rapport à ma première question, la réponse qui a été donnée, j'ai pu comprendre qu'il y a un anachronisme auquel je ne saurais m'associer, c'est de prendre une situation d'aujourd'hui, pour juger une situation de demain. Donc en parlant de « toutes choses égales par ailleurs », donc je ne saurais m'associer par rapport aux données qui ont été faites, puisque nous parlons de la situation après construction de la piste longue. Donc il y a aussi une autre idée qui me taraude un peu l'esprit, c'est quand on parle de bénéfice net actualisé et de taux de rendement interne comme indicateurs privilégiés pour faire le choix de construire ou pas la piste. Ce qui m'interpelle, c'est ce phénomène d'internalisation de votre démarche, c'est-à-dire que vous prenez la chose dans un angle seulement économique. Et je me pose la question du rôle de l'État dans cette situation parce que j'ai compris que l'État réalise ce que le marché ne peut pas réaliser. Donc, en vous situant dans un angle purement économique en considérant ce projet comme si c'est le projet d'une entreprise qui étudie des ratios de rentabilité, est-ce que... Moi, je suis de droite, mais sincèrement, cette façon de faire, je ne m'y reconnais pas. J'ai compris que l'État est là pour résoudre les problèmes de la population, que l'État est là pour répondre à un besoin. Si, par exemple, le marché peut répondre à ce besoin, l'État n'interviendrait pas. Mais ici, par rapport à la conception que vous avez donnée, à la démarche que vous avez préconisée, c'est l'impression que l'on parle d'un projet privée et que l'on exclut complètement l'État.

**Yves DEBOUVERIE :** Nous en sommes à la 22<sup>ème</sup> réunion du débat public ou 21<sup>ème</sup>, et c'est la première réunion durant laquelle nous donnons des détails sur des chiffrages économiques. Durant les 20 premières réunions, nous avons parlé d'autre chose et donc des choses qui allaient dans votre sens. Nous avons parlé de l'intérêt en général de la piste longue pour les Mahorais, l'intérêt en général de la piste pour l'activité de Mayotte, l'intérêt en général pour l'État et le Conseil général d'avoir une piste longue, les conséquences en matière d'environnement. Donc nous n'aborderons certainement pas le sujet de la piste longue dans une optique strictement économique comme le ferait une entreprise privée. Nous avons fait état aujourd'hui, parce que la Commission Particulière du Débat Public nous l'a demandé, parce que c'est le thème d'aujourd'hui, nous avons fait état des calculs économiques qui ont été faits et qui ont une valeur, à mon sens, relative. Donc nous sommes d'accord avec vous.

**Alain SZUBA :** Effectivement, quand nous parlons de monétarisation, quand nous essayons d'évaluer l'impact pour la collectivité, la réduction de consommation de carburant, la réduction des rejets de gaz carboniques, tout cela, ce n'est pas une entreprise privée qui le prend en compte, c'est réellement l'aspect collectif des choses, de même que lorsque nous parlions des avantages, le temps gagné par les passagers qui est ensuite transformé en valeur. Nous avons des valeurs tutélaires qui sont admises sur le temps des voyages en train, en avion, etc. Ces notions de temps, c'est vraiment du collectif. Nous ne sommes pas dans une logique privée. Il y a des termes techniques qui sont peut-être impropres, comme le taux de rentabilité interne, mais c'est juste pour apprécier par rapport à un taux d'actualisation si l'avantage collectif est intéressant. Ce n'est pas la rentabilité financière d'un investissement. Nous parlons bien d'une rentabilité globale pour l'ensemble de la

collectivité. C'est pour cela que nous essayons de chiffrer des choses qui sont difficilement chiffrables et que nous avons des hypothèses et que nous arrivons à des résultats, comme l'a dit M. DEBOUVERIE, qui sont tout à fait relatifs. C'est vrai qu'il y a d'autres éléments qui vont peser. Le choix ne sera pas fait sur l'hypothèse qui présente le taux de rentabilité le plus important.

**Jean VAN OOST** : Abdou, une autre question ?

**Abdou S. DAHALANI** : Vraiment une dernière...

**Jean VAN OOST** : Tu peux en poser plein d'autres si tu veux.

**Abdou S. DAHALANI** : Ce qui nous intéresse, sujet qui fâche, c'est le calendrier. Cet aéroport est attendu depuis tellement longtemps : mon fils n'était pas né et actuellement il est à l'université, donc c'est depuis longtemps. Je note que les études préalables datent de 1985 et le début des travaux est prévu en 2015. La suite des événements n'est pas indiquée. C'est une piste qui est mise en service, mais à quelle échéance ? La durée des travaux n'est pas précisée. Nous confirmer encore aussi que le calendrier est toujours maintenu en l'état.

**Yves DEBOUVERIE** : Il me semble que la durée des travaux est précisée quelque part dans le dossier. Nous indiquions que, selon le scénario, ce serait 2 ou 3 ans, mettons 3 ans. S'il y a un début du chantier en 2015, cela porte la mise en service de la piste longue en 2018. Alors, est-ce que le calendrier est maintenu ? C'est le calendrier du maître d'ouvrage. Maintenant, il va y avoir des décisions politiques là-dessus et je n'en suis pas maître.

**Jean VAN OOST** : D'autres questions dans la salle ? C'est un peu clairsemé, mais... M. Martial, non ? Les réponses vous ont satisfait ? Nous essayons d'épuiser les cerveaux de tous les gens présents. Allez-y.

**Daniel Martial HENRY** : C'est la dernière, comme a dit le Président Abdou tout à l'heure. Moi je suis très intéressé par la rencontre. En dernier mot, ce que je dirais, c'est que nous sommes à Mayotte dans une économie insulaire. Aujourd'hui, dans la littérature des économies insulaires, toutes ces îles s'ouvrent au tourisme. Pourquoi ? Parce qu'elles ont remarqué que toutes les activités ciblées sur une clientèle interne se répercutent toujours sur des prix très élevés. Pourquoi ? Parce que la taille de la population en interne n'est pas suffisante pour pouvoir mettre en place un réel développement ou exploiter des économies à grande échelle. Donc la seule alternative, c'est s'ouvrir vers les gros marchés européens en ce qui nous concerne. D'autres vont s'ouvrir vers des marchés américains. Le tourisme se présente pour Mayotte comme seule alternative privilégiée au développement économique. Donc ce tourisme ne peut se prévaloir sans la construction de cette piste longue. Parce que nous pouvons imaginer tous les scénarios : ici quand nous faisons des prospections sur 2020, nous tenons seulement en compte, peut-être, l'évolution de la population ou d'autres facettes. Mais aujourd'hui, il s'est avéré qu'à Nossy-Bé, il y a des charters qui se font entre Milan et Nossy-Bé – nous, nous aurions bien aimé que ce soit des Parisiens parce que nous ne parlons pas italien. Donc il y a eu un système de transport qui a été mis en place et qui n'a

rien à voir avec le système traditionnel. Mais des tour-opérateurs prennent leur clientèle, la mettent dans des charters, l'acheminent à une destination et programment le retour. Donc, dans le tourisme, nous allons plutôt dans cette démarche qui se dévie un peu par rapport à ce qui a été tracé tout à l'heure. Donc ici, si nous avons cette piste longue, en développant la capacité d'accueil sur le territoire, nous pouvons mettre en place ce système de transport qui lie les hébergements à Mayotte et la clientèle au niveau extérieur. C'est pour cela que, personnellement, je crois vraiment au développement touristique. S'il vous plaît, je pense qu'il faudrait que vous défendiez le projet de Mayotte pour que nous ayons cette piste longue parce que c'est la seule alternative dont nous disposons. Je prêche, vous m'excuserez.

**Jean VAN OOST :** Merci de votre participation. Est-ce qu'il y aurait éventuellement une autre question avant que nous allions à la conclusion de ce débat ? Non ? Zoubair, je te laisse la parole pour la conclusion ? Ou c'est la présidente qui conclut ? Allez-y Présidente, je vous en prie.

**Anziza MOUSTOIFA :** Nous vous remercions vivement pour votre participation à cette réunion axée sur les enjeux économiques. Les arguments que vous avez développés montrent que le débat a un intérêt pour définir un projet qui réponde le mieux possible à vos attentes. Ainsi, sur les scénarios proposés par la DGAC, vous nous avez aujourd'hui donné des pistes importantes. Plusieurs thématiques ont été soulevées : les projets d'aménagement annexes à la piste longue, le problème du prix élevé du kérosène, le paramètre de l'équité face aux autres territoires d'outremer, la nécessité d'une infrastructure d'utilité publique et l'évolution vers un hub, l'importance de la piste sur le développement du tourisme et de l'aquaculture et bien sûr les échéances et le calendrier des travaux. Nous n'avons pas tout développé, mais c'était un débat très intéressant et très riche.

Je peux aussi vous dire que le débat prend fin le 11 décembre, donc samedi. Une dernière réunion aura lieu à 9 h 00 sur la place de la République. Nous vous invitons à assister nombreux à cette réunion pour une présentation des premiers enseignements du débat et pour exprimer vos derniers avis sur le projet. Donc il est encore temps, pour tous ceux qui n'ont pas pu s'exprimer, de participer à notre réunion de samedi.

Merci de votre participation. Et comme d'habitude, en fin de débat, il y a un pot d'amitié qui vous est offert.

*Applaudissement.*

*Fin de la réunion à 19 h 00.*