

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

—

10 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

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 09 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 : *Propos en shimaoré.*

Messieurs-Dames, bonjour. Je suis la Présidente de la Commission Particulière du Débat Public, chargée d'animer le débat sur le projet de piste longue. Je vais commencer par vous présenter les membres de cette Commission : M. Franck MADJIJD à ma droite, M. Jean VAN OOST, Dr HENRY et les autres membres qui sont là : M. Zoubair ALONZO, Mme Nadira MALECK et M. Mohamed MOINDJIE.

À l'autre table, ce sont les représentants de la DGAC. Je les laisse donc se présenter.

Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public : Merci. Je suis Yves DEBOUVERIE, je viens de Paris pour représenter la Direction générale de l'aviation civile à ce débat public sur la piste de Mayotte. À ma gauche, Alain SZUBA qui est ingénieur au service national d'ingénierie aéroportuaire, et encore plus à ma gauche, Pierre PINSON qui est le délégué de l'aviation civile à Mayotte.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je vais rapidement vous présenter le programme de la réunion de ce matin. Elle se déroulera en deux temps. Une première partie sera consacrée aux présentations, pendant environ une heure. Nous vous présenterons un rapide bilan du déroulement et de la participation au débat, ainsi que les premiers enseignements. Nous nous limiterons aux grandes lignes, qui seront approfondies dans notre rapport. Puis la Direction générale de l'aviation civile vous présentera le projet et vous donnera ses premières impressions sur le débat. Dans un deuxième temps, nous vous laisserons la parole pour poser vos questions et donner votre avis sur ce qui aura été présenté aujourd'hui.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je tiens quand même à préciser que la réunion d'aujourd'hui est la dernière du débat public sur le projet de piste longue, comme vous le savez.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je vais donc vous parler rapidement du déroulement du débat. Le débat a débuté le 1^{er} juillet et se terminera demain à minuit. Nous avons organisé 21 réunions depuis le 1^{er} juillet, avec deux interruptions : en août en raison des vacances et du

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

Ramadan, et en octobre en raison du mouvement de grève. Nous avons organisé des réunions de proximité dans toutes les communes de l'île et quatre réunions thématiques.

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

Anziza MOUSTOIFA : Vous avez été nombreux à participer à ce débat. Nous avons compté 1 520 participants aux réunions publiques et 5 700 visiteurs sur le site Internet. Surtout, vous avez contribué activement au débat avec 385 interventions en réunion et 200 contributions écrites. Enfin 6 acteurs ont participé en rédigeant les cahiers d'acteur qui vous ont été distribués.

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

Anziza MOUSTOIFA : Un grand nombre de vos questions et avis ont porté sur le débat public. Vous nous avez régulièrement interrogés sur les raisons de l'organisation du débat et le poids de vos avis dans la décision finale.

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

Anziza MOUSTOIFA : Ce débat public est le premier organisé à Mayotte, il est donc normal qu'il suscite des interrogations. C'est la première fois, depuis l'instauration du débat public en 2002, qu'un projet d'infrastructure ayant des conséquences importantes pour l'environnement dépasse le montant de 100 millions d'euros à Mayotte. C'est pourquoi un débat public devait être organisé pour ce projet de piste longue.

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

Anziza MOUSTOIFA : Dans le cas du deuxième quai du port de Longoni, auquel vous faites souvent référence, le montant initial était de 40 millions d'euros. Le débat public n'était donc pas obligatoire. En Métropole, beaucoup de projet atteignent des montants très élevés, ce sont donc près de 10 débats publics qui y sont organisés chaque année.

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

Anziza MOUSTOIFA : Sur la question du poids de vos avis, nous répondons que l'Etat devra expliquer, lors de sa décision, comment il prend en compte les enseignements du débat. Tout cela sera rendu public, vous pourrez donc vérifier par vous-même le poids de vos avis sur la décision.

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

Anziza MOUSTOIFA : Vous avez également posé beaucoup de questions et donné vos avis sur le projet.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous retenons tout d'abord une attente forte et ancienne pour ce projet. Les anciens nous ont rappelé les annonces faites par les responsables politiques de l'Etat et du Conseil Général depuis de longues années. Pour vous, le contexte de la départementalisation de l'île renforce l'opportunité de ce projet, avec un besoin de continuité territoriale.

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

Anziza MOUSTOIFA : Vous êtes également nombreux à voir en ce projet de piste longue, un levier principal du développement économique de l'île, notamment pour le secteur du tourisme. Toutefois, certains participants considèrent que des améliorations doivent d'abord être cherchées dans d'autres secteurs, comme l'éducation, l'assainissement, la santé, la formation professionnelle. C'est donc la question du développement de Mayotte au sens large que vous avez abordée au travers de vos contributions.

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

Anziza MOUSTOIFA : Un autre thème sur lequel vous vous êtes beaucoup exprimé est celui de la préservation de l'environnement et du lagon. Nous avons noté que cette préoccupation était partagée par de nombreux intervenants, qui ont souhaité avoir une vision plus claire des impacts du projet et des mesures compensatoires envisagées. C'est pourquoi notre Commission a invité le professeur Thomassin à la réunion thématique consacrée à l'environnement pour apporter son éclairage sur cette question et nourrir ainsi le débat.

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

Anziza MOUSTOIFA : La population de Petite-Terre a également fait connaître sa position sur le projet, en soutenant le projet d'une piste convergente qui réduira les nuisances sonores pour les habitants et en demandant que les nuisances liées aux travaux soient limitées autant que possible.

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

Anziza MOUSTOIFA : Pour limiter les impacts sur la population de Petite-Terre, mais également pour des raisons environnementales vous êtes nombreux à privilégier la

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

construction de la piste convergente de 2 600 m, sans étape préalable, c'est-à-dire le scénario 2 ou l'étape 2 du scénario 1 directement.

J'en termine là pour les grandes lignes des enseignements du débat. Je vous rappelle que tout cela sera détaillé dans notre rapport.

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

Anziza MOUSTOIFA : La question qui revient souvent : « Après le débat, que faisons-nous ? » En effet, nous avons maintenant deux mois pour rédiger le rapport du débat public qui reprendra toutes vos interventions. Nous le rendrons public et nous le remettons à l'Etat au mois de février. Celui-ci aura alors 3 mois pour annoncer sa décision sur les suites à donner au projet, en prenant en compte les enseignements du débat public.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je laisse maintenant la parole à la Direction Générale de l'Aviation Civile, pour nous présenter une dernière fois le projet sur lequel porte le débat. Merci.

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

Yves DEBOUVERIE : Pour présenter le projet, nous allons vous projeter un film, d'abord en français, ensuite le même film en shimaoré. Je me demande s'il ne faudrait pas que les participants à la réunion se rapprochent des deux écrans, sinon cela sera peut-être très difficile de voir les images.

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

Diffusion du film en français, puis en shimaoré.

Anziza MOUSTOIFA : Avant de vous donner la parole, nous allons vous préciser les règles de ce débat. Tout d'abord, nous vous demandons de respecter le temps de parole qui est limité à 2 minutes pour que le plus grand nombre de personnes puisse s'exprimer. 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. Vous pouvez donc vous exprimer en français, en shimaoré ou en shibushi si vous le souhaitez.

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

Anziza MOUSTOIFA : Enfin, le débat public est une confrontation d'idées. Nous vous demandons donc de respecter les avis exprimés et de bien préciser le votre. Ne dites pas

juste « Je suis pour ou contre le projet ou pour ou contre tel scénario », mais expliquez pourquoi.

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

Anziza MOUSTOIFA : Si vous ne souhaitez pas prendre la parole, vous pouvez vous exprimer par écrit, en remplissant les formulaires qui sont à votre disposition. Pour remettre les formulaires ou vous aider à les remplir, faites appel à l'équipe de notre Commission présente dans la salle : Mme Carol DEVELTER, Mme Faïza MADI ainsi que M. Moncef.

La parole est maintenant à vous. Vous pouvez poser vos questions ou donner votre avis sur le projet de piste longue.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je passe la parole à M. Jean VAN OOST pour l'animation de ce débat.

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

Jean VAN OOST : Bonjour. J'attends vos questions, vos avis et votre participation à ce débat. Si quelqu'un veut s'exprimer et commencer ? Oui, Monsieur. Vous vous levez et vous vous présentez. C'est parti.

Ali Saïd MOHAMED, habitant de Bandré : Bonjour Messieurs, bonjour Mesdames. M. Ali Saïd MOHAMED. C'est la deuxième ou la troisième fois que je participe à ce débat. J'ai posé une question à Bandré et on m'avait promis d'avoir des résultats ou d'avoir une solution, mais on ne me l'a pas encore donnée.

Je remercie d'abord le projet qui est pharaonique pour Mayotte et ma question est que nous avons pensé à faire un grand aéroport à Mayotte. Nous savons actuellement qu'il suffit qu'il y ait deux vols à Pamandzi pour que les conditions de traversée à Mayotte soient insuffisantes. Je parle de la barge, je parle de transport. On vient de dire que nous allons gagner à peu près 5 heures de temps de Paris à Dzaoudzi, mais actuellement il me semble qu'il faut 5 heures de temps pour traverser s'il y a deux gros porteurs qui descendent en même temps. Qu'est-ce que nous avons fait de cette question ? Il ne me paraît pas normal qu'on mette des gens à Pamandzi, une population qui va arriver en même temps en une heure et qui vont perdre plus des cinq heures qu'ils auront gagnées de Paris à Mayotte. Voilà.

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

Jean VAN OOST : C'est une question très intéressante et je vais laisser à la DGAC le soin d'y répondre.

Yves DEBOUVERIE : L'aéroport de Pamandzi est déjà fréquenté par des avions gros porteurs et c'est vrai que nous constatons que la qualité de la desserte terrestre, de la desserte routière et de la desserte maritime, n'est pas la meilleure. À long terme, il est possible que des avions encore plus gros fréquentent l'aéroport de Pamandzi et la situation deviendra difficile en matière de desserte terrestre. À mon avis, il serait souhaitable que les autorités compétentes se penchent sur le problème de la desserte terrestre de l'aéroport. C'est une question qui a d'ailleurs déjà été abordée entre l'État et le Conseil général : l'État a demandé au Conseil général de se pencher sur cette question. Voilà ce que je peux dire au stade actuel. C'est à peu près la même réponse que la dernière fois.

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

Jean VAN OOST : C'est une très bonne question. La réponse est difficile sur le sujet de la piste longue. C'est une question qu'il faut poser à vos élus. La piste longue ne va pas résoudre tous les problèmes de l'aménagement de l'urbanisme à Mayotte. Donc il faut peut-être pousser. Je pose la question : est-ce qu'il y aurait des élus dans la salle qui pourrait débattre un peu de ce sujet ?

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

Jean VAN OOST : Non ? Bon. Je pense que cette question, vous devez la reposer à vos élus. M. HENRY ?

Martial HENRY : Il n'y a pas d'élus ici. Moi, j'ai été élu pendant une vingtaine d'années au Conseil général... C'est pour parler au nom des élus seulement. Ah, donc on ne peut même pas expliquer qu'il y a déjà un problème de circulation entre Sada et Mamoudzou ou entre Bandré et Mtsamboro en passant par Mamoudzou ? Le problème existe déjà. Donc on ne peut pas le dire ? J'aime bien dire les choses comme je les pense. Excusez-moi Madame la Présidente.

Jean VAN OOST : Donc je pense que cette question peut être posée dans un autre contexte. Allez-y. On reprend après avec vous, Monsieur en rouge. Vous pouvez vous lever et vous présenter s'il vous plaît ?

Eugène FELIX, président de COLL'AIR : Mesdames et Messieurs, bonjour. Je me présente, M. FELIX, président de COLL'AIR à Mayotte. Il y a quelques années, on a permis de développer la concurrence entre Mayotte et la métropole par le biais de l'AXIS. C'est pour cela que je suis là aujourd'hui, pour témoigner justement de ce petit passage qui est passé dans les oubliettes. Pour aller plus loin, je déplore, Mme la Présidente, que vous ayez donné deux minutes pour pouvoir s'exprimer. Ce n'est pas en deux minutes que nous pourrions peut-être donner un large panel des problématiques aériennes. Les problématiques aériennes, on le sait, ne sont pas nées d'aujourd'hui. Il va falloir aujourd'hui que tous les acteurs socioéconomiques, non pas simplement politiques parce que là justement le représentant

CPDP Mayotte, le Dr Martial HENRY, voulait vous parler un peu du désenclavement terrestre qui existe depuis des années. On ne s'en est pas soucié. Lorsque vous partez de Sada à 4 ou 5 h du matin, de Bouéni à 4 ou 5 h du matin, le point giratoire de Mayotte, c'est la commune de Dembéni. Je pense que les élus auraient dû réfléchir au désenclavement parce que nous avons un flux qui bouchonne à Mamoudzou et tout ce monde va vers Longoni. Pourquoi ne pas réfléchir, à partir de Dembéni, qu'il y ait un tram-train mahorais qui partirait de Dembéni vers Mtsamboro et un sens giratoire ou bien une convergente – comme vous dites en termes techniques – au point qui pourrait trancher et descendre vers Longoni ? C'est une solution à laquelle réfléchir. Je ne suis pas élu, mais je suis ici en tant que citoyen et représentant de cette association COLL'AIR. Je pense que l'étape qui serait intéressante pour le désenclavement aérien, c'est le scénario 1 étape 2 qui permettrait de prolonger la piste actuelle et la partie convergente. Nous savons très bien aujourd'hui qui freine le désenclavement aérien, je ne vais pas rentrer dans un débat de démagogie. Le jour où nous aurons une piste... Aujourd'hui, à Mayotte, nous n'avons même pas une catégorie D, parce que les catégories D, ce sont les aéroports – et la DGAC pourrait peut-être apporter une solution de réponse – qui ont plus de 1 million de passagers. Je parle pour les autres qui peut-être ne pourront pas parler ici...

Jean VAN OOST : Monsieur, l'équité voudrait que vous ayez deux minutes, je vous ai donné déjà trois minutes.

Eugène FELIX : Je termine alors...

Jean VAN OOST : Vous pourrez reprendre la parole par la suite. Il y a la traduction aussi qui est importante.

Eugène FELIX : La démocratie veut le respect des déontologies.

Jean VAN OOST : Je vous remercie. On va passer à la traduction.

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

Jean VAN OOST : La Commission Particulière du Débat Public sur la piste longue à Mayotte ne vous laisse pas deux minutes, M. FELIX. Elle vous laisse du temps, cela fait quatre mois, pour la réflexion, pour écouter et pour vous exprimer. Vous avez les moyens et je vous engage à le faire très rapidement maintenant – très très rapidement maintenant, c'est cela Carol ? – à déposer un cahier d'acteur éventuellement ou à vous manifester plus longuement par écrit sur le site Internet pour exprimer les choses très intéressantes que vous avez à dire. Néanmoins vous pourrez poser d'autres questions lors de ce débat aujourd'hui, qui le dernier d'une longue série. Une trentaine de réunions ont eu lieu, voilà.

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

Jean VAN OOST : Le Monsieur en rouge avait une question. Moncef, tu es devant. Avant la prochaine question de M. FELIX.

Zaïdou ISMAËL : Bonjour Messieurs. Mayotte est un territoire français.

Jean VAN OOST : Petite traduction alors.

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

Jean VAN OOST : Merci. Voilà, M. FELIX. A priori, à peu près deux minutes, s'il vous plaît.

Eugène FELIX : C'est encore moi. Je vais peut-être mettre un petit bémol sur notre ami qui a voulu s'exprimer. Il voulait surtout dire que ça fait déjà des décennies, depuis 1841, que Mayotte est française. Alors, au fond de lui-même et au bout de ses lèvres et au fond de son cœur, il espère que la France fera beaucoup pour Mayotte dans le désenclavement. Vous avez compris sa difficulté à s'exprimer, mais c'est cela le message qu'il voulait faire passer.

Pour en revenir... Parce que j'ai posé la question et j'attendais que la DGAC s'exprime en la matière, ils sont eux-mêmes les spécialistes. Je disais que Mayotte, nous n'atteignons même pas les 900 000 passagers, cela veut dire que nous rentrons dans le cadre des aéroports régionaux de catégorie D. Aujourd'hui, on empêche Mayotte d'être la lumière de l'Océan Indien, c'est une volonté politique. Mais j'affirme que cela pourrait être repris et être une volonté politique pour défendre le désenclavement aérien de Mayotte. Lorsque nous regardons bien la position géopolitique et stratégique de Mayotte, elle ferait beaucoup. Lorsque nous regardons la position de Mayotte par rapport à la Réunion, nous sommes obligés de faire 1 440 km pour... En fait, c'est un déplacement inutile qui coûte beaucoup. Mais c'est une volonté politique qu'il faudrait aussi comprendre : lorsque l'on permet que des passagers partent de Mayotte vers la Réunion, il y a une consommation. Au niveau trafic, au niveau international ou bien vis-à-vis de la DGAC, cela permet de dire que l'aéroport de la Réunion a tant de milliers de passagers. C'est aussi lorsque nous aurons voté une dotation ou une aide qui permettrait de sauver le tourisme réunionnais, c'est aussi un point de vue à débattre. Mais pour nous, Mahorais, si aujourd'hui nous arrivons à avoir un aéroport international digne de ce nom... Parce qu'un aéroport international a été construit à l'île Maurice pour une volonté politique, pour que les Réunionnais ne puissent pas clamer fort la priorité réunionnaise. Nous nous méfions aussi de cette expression utilisée par les Mahorais : le jour où nous aurons un vol direct de Mayotte vers la métropole, on tue le tourisme réunionnais, c'est inévitable. Cela suscitera une politique pour dire : trajet court, prix bas. Cela effraie.

Il y a eu le passage du président Nicolas SARKOZY vers les DOM qui a souvent clamé haut et fort que le prix du billet pour les DOM est extrêmement cher et qu'il fallait y réfléchir. Je pense que cela fait déjà 20 ans que les politiques réfléchissent et qu'ils ne trouvent pas, tout simplement parce que certains ont le bras long. Il va falloir que les Mahorais ne grandissent pas seulement avec un bras long parce qu'ils ne l'ont pas, mais qu'ils commencent à grandir

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

avec quelques réflexions. Cette réflexion, ce n'est pas moi en tant que citoyen... Mais qu'il y ait une volonté politique aujourd'hui, qu'il y ait une orientation sur les moyens de desserte...

Jean VAN OOST : M. FELIX, je vous remercie.

Eugène FELIX : J'ai dépassé ?

Jean VAN OOST : Largement. Soyez plus précis dans vos questions peut-être. On va laisser la parole à... Il y avait une question aussi, non ? Oui, c'est bien qu'il donne son avis, tout à fait.

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

Pierre PINSON : Une première réponse sur la classification des aéroports que vous venez... la question que vous venez de poser en parlant de la classification D. Ces classifications ont évolué depuis quelques temps, ce n'est pas cela qui est très important. Ce qui est très important, c'est de dire qu'en 1995, la piste a déjà subi une évolution conséquente puisqu'il y a eu allongement et élargissement de cette piste. Cet élargissement de piste a permis d'accueillir des avions beaucoup plus gros. Donc à partir de 1995, nous sommes rentrés dans une classification de l'aéroport qui est maintenant classification E. Et l'échelle des aéroports, c'est A, B, C, D, E, F – F correspondant à l'avion le plus gros qui est l'A380. Donc à Mayotte, nous sommes classification E, donc cela vous montre bien qu'au niveau de Mayotte, nous savons accueillir des avions très gros porteurs et nous n'avons pas de limitation, avec la piste actuelle, pour l'accueil de ces avions, sauf celles qui font l'objet du débat, de longueur de piste ou pour des liaisons directes. C'est le premier point.

Le deuxième point, quand vous parlez de limitation en termes de passagers, non plus, nous n'avons pas de limitation en termes d'accueil de passagers au niveau de l'aéroport. Je ne parle pas des infrastructures extérieures à l'aéroport. Mais au niveau de l'aéroport, nous accueillons actuellement 300 000 passagers. La future aérogare qui sera ouverte mi-2013 sera capable, dans un premier temps, d'accueillir 600 000 passagers, avec possibilité d'extension à 1,5 million. Elle a été dimensionnée pour cela. Donc cela vous donne les capacités d'accueil de l'aérogare. L'objet du débat, c'est effectivement de faire évoluer la piste pour ces liaisons directes. Mais d'ores et déjà, actuellement, nous pouvons accueillir des avions gros porteurs, donc nous ne sommes pas limités, ni en termes d'accueil d'avions, ni en termes de nombre de passagers.

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

Jean VAN OOST : Merci. Donc on passe... Oui, M. DEBOUVERIE ?

Yves DEBOUVERIE : Je voudrais faire quelques observations sur l'intervention de M. FELIX en matière de transport aérien. Vous avez dit que passer par la Réunion pour aller en métropole, c'est inutile et cela coûte trop cher. Ma foi, tout le monde est d'accord avec vous, je crois. Sauf peut-être Air Austral et encore, même pas, puisqu'Air Austral veut lancer

des vols directs, comme vous le savez. Je voulais attirer votre attention sur le fait qu'être obligé de passer par la Réunion, c'est un peu dépassé puisqu'il y a maintenant une concurrence pour les liaisons entre Mayotte et la métropole, avec une autre compagnie qui, comme vous le savez, ne passe pas par la Réunion et qui pratique des tarifs un peu moins chers. Donc voilà ce que je voulais dire.

Les vols directs n'ont pas pu se faire jusqu'à présent pour, je crois, surtout des raisons économiques. Il faut qu'il y ait un trafic minimum, un nombre de passagers minimum pour rentabiliser des vols directs de Mayotte vers la métropole. Tant que ce trafic n'est pas atteint, les compagnies aériennes sont obligées de remplir l'avion avec des trafics d'autres provenances, que ce soit Madagascar ou la Réunion. Nous commençons à entrer dans une zone de trafic qui peut justifier les vols directs.

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

Jean VAN OOST : Vous vous levez, vous vous présentez, s'il vous plaît.

Omar ALI, habitant de Labattoir : Bonjour, je suis M. Omar ALI de Labattoir. Tout d'abord, je souhaitais féliciter l'État d'avoir organisé ce débat à Mayotte et féliciter le jury. Je crois, de mémoire, que c'est la première fois qu'on nous donne la parole pendant une période aussi longue. Je rappelle cela parce que j'ai cru entendre hier des interventions à la radio qui m'ont un peu choqué, des gens qui s'étonnaient de ce débat. Je pense que ce débat est tout à fait nécessaire et je vous félicite de l'avoir organisé. Le besoin d'un aéroport à Mayotte, je pense, n'est pas à crier : tout le monde sait que cet aéroport sera une fenêtre pour nous, vers le monde et vers la région, fera connaître Mayotte et développera Mayotte. La seule question, c'est si les infrastructures suivront lorsqu'il y aura cet aéroport. La deuxième question : je pense que pour faire baisser le prix du billet d'avion significativement, ce ne sera pas l'aéroport, mais il faudra créer une compagnie aérienne à partir de Mayotte. Est-ce que l'État est prêt à soutenir Mayotte, à aider Mayotte, pour avoir une compagnie aérienne au départ de Mayotte vers le monde ? Merci.

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

Jean VAN OOST : Très bonne question. Je pense que la DGAC voudra répondre.

Pierre PINSON : Une réponse rapide sur la question « est-ce que les infrastructures vont suivre ? » Je ne sais pas à quelles infrastructures vous faites référence. S'il s'agit des infrastructures de l'aéroport, je crois que j'ai répondu juste avant avec l'aérogare qui aura en 2013 une capacité de 600 000 passagers, extensible à 1,5 million, là nous sommes tranquilles pour un long moment. Et il y a l'allongement de la piste qui est l'objet du débat : là, les infrastructures internes à l'aéroport vont suivre, c'est sûr. Après sur la question des infrastructures extérieures à l'aéroport, la réponse a été apportée tout à l'heure, c'est un multi-partenariat.

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

Yves DEBOUVERIE : Sur la question concernant une compagnie aérienne locale que vous appelez de vos vœux à Mayotte, je peux vous rappeler que, dans les autres DOM ou même dans les autres territoires d'outremer français, il existe des compagnies aériennes locales qui ont été créées, souvent avec l'appui des collectivités locales et que ces compagnies aériennes se sont bien implantées sur les marchés, notamment sur les liaisons vers la métropole. C'est notamment le cas d'Air Réunion à la Réunion, c'est le cas d'Air Caraïbes aux Antilles. Je pense aussi à des compagnies comme Air Calédonie International en Nouvelle Calédonie. Il y a aussi Air Tahiti en Polynésie française. Donc vous voyez que cela existe et à l'avenir, quand le trafic justifiera une nouvelle concurrence sur les liaisons au départ de Mayotte, pourquoi pas une compagnie locale ? L'État, dans tous les cas, ne s'y est jamais opposé.

Mais votre souci, c'est que la création d'une compagnie locale fasse baisser les tarifs : là, je serai plus réservé sur cette question-là. Jusqu'à présent, la création de compagnies locales n'a pas forcément fait baisser les tarifs de manière significative. Peut-être serez-vous déçus de ce côté-là.

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

Jean VAN OOST : Oui. On passe à vous juste après, Monsieur. Allez-y, présentez-vous.

Madjida THOIBRANI, habitant de Pamandzi : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : M. THOIBRANI, habitant de Pamandzi, voulait dans un premier temps exprimer son contentement, sa satisfaction, de voir un tel débat organisé. Il en profite pour saluer toute l'assistance. Ensuite, il voulait rappeler que la plupart des Mahorais sont des musulmans et en 1995, lorsque l'on a réaménagé l'aéroport, il était prévu une salle de prière. Malheureusement, pour des raisons qui n'ont pas été évoquées ici, cette salle n'a jamais servie dans ce sens et aujourd'hui, elle est utilisée pour d'autres choses. Donc son souhait le plus profond, c'est que dans cette nouvelle perspective de construction, on puisse intégrer, dans les exigences de cette construction, dans le cahier des charges, une salle qui va réellement servir de salle de prière, aussi bien pour les visiteurs que pour les voyageurs comme c'est le cas dans la plupart des aéroports. Il a cité la France, la Réunion, Nairobi, etc. Il a ajouté que c'est une véritable honte, en terre d'Islam, alors qu'ailleurs on a cette infrastructure, qu'on ne puisse pas avoir une telle salle.

Pierre PINSON : À question précise, réponse rapide : la salle de prière a été comprise dans l'appel d'offres et donc elle fait partie du projet de construction de la future aérogare.

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

Jean VAN OOST : Monsieur ? M. BOUHARI va attendre un peu, il y avait le Monsieur en gris avant ? Il me semble. Comme vous voulez. Qu'est-ce qu'ils sont polis ! M. BOUHARI, je vous en prie.

Moulim BOUHARI, habitant d'Ouangani : Bonjour, M. BOUHARI, commune d'Ouangani. J'ai la conviction que l'allongement de la piste va contribuer au développement économique du territoire. Cela va permettre de réduire les disparités entre Mayotte et les autres îles. Seulement mon souci est là : est-ce qu'il n'est pas trop tôt, compte-tenu du niveau des infrastructures locales ? Je veux parler des infrastructures agricoles, je veux parler des infrastructures scolaires, je veux parler des infrastructures routières. Est-ce qu'aujourd'hui c'est plus urgent de se lancer dans des investissements qui coûtent des millions au lieu de faire face d'abord à ces infrastructures ? Merci.

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

Yves DEBOUVERIE : Je n'ai pas de bonne réponse à cette question qui est une question qui, me semble-t-il, est importante pour la collectivité mahoraise. Il faut que les responsables politiques de Mayotte, avec les autorités de l'État, définissent les priorités d'aménagement de Mayotte. Je ne sais pas dire ce qui est le plus important entre l'aéroport, les écoles, les routes. Un autre élément de réponse sur lequel j'attire votre attention : si l'argent public qui pourrait être mis sur la piste longue de Mayotte n'était pas utilisé pour la piste de Mayotte, ce n'est pas évident que l'on puisse l'utiliser sur autre chose. Les financements ne sont pas les mêmes pour financer la piste longue de Mayotte, il n'y aurait pas que l'État. Il faudrait qu'il y ait d'autres fonds publics qui soient amenés, peut-être une participation des passagers aériens. De toute façon, cet argent qui pourrait être prévu pour la piste longue, il n'est pas évident de le mettre sur un autre projet. Mais sur le fond, ce n'est pas à moi, maître d'ouvrage représentant la Direction générale de l'aviation civile qui porte devant vous un projet de piste longue, de dire quelles sont les priorités pour le développement de Mayotte.

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

Jean VAN OOST : La Commission du Débat Public veut rajouter que le débat concerne la piste longue, donc un projet relativement précis et pas spécifiquement ou de manière macro-économique le développement économique de Mayotte qui doit effectivement se dérouler en discussion avec les élus. Donc je vous relance vers les élus de la collectivité pour parler des priorités de développement économique à Mayotte. Le questionnement se fait sur des choix, sur l'impact de cette infrastructure de piste longue au niveau social, économique, environnemental.

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

Jean VAN OOST : Monsieur, enfin.

Ali SAÏD, habitant de Bandrélé : Je suis Ali SAÏD. Je vais essayer de poser des questions par rapport aux exigences. Ce sera d'ordre environnemental et d'ordre économique. Mais avant tout, je crois qu'il y a une partie de Mahorais qui n'a pas été associée à cette manne financière parce que les infrastructures ne sont pas du tout adaptées à cet aéroport.

On a créé ce que l'on appelle en Hollande un polder, depuis des années. Comme vous le savez, Mayotte est une île qui flotte quelque part dans l'océan. Par rapport au nombre de remblai que vous allez mettre sur le platier, est-ce que l'on a pensé à l'impact probable pour notre île ? Plus on remblaie, plus l'eau monte. La majeure partie des villages mahorais se trouve au bord de l'eau, à proximité. Pour cette raison, l'État ne veut pas nous donner ce que l'on appelle les permis de construire. Je suis de plus en plus inquiet à attendre ce remblai : les villages vont disparaître, il me semble, comme ça. Ce n'est que de la physique, de la chimie, je ne fais qu'appliquer ce que l'on m'a appris à l'école. De plus en plus de villages vont disparaître au fur et à mesure. Donc est-ce qu'il y a eu sincèrement une étude normale et visible du remblai qui va apparaître ? Il me semble que l'on a dit que l'on allait carrément casser la moitié d'une montagne pour construire l'aéroport.

Ma deuxième question est donc d'ordre économique. Qui va payer ? Parce qu'il me semble que quand on a voulu construire l'hôpital de Mayotte, **M. BOSSADA** nous a pris 2 % de nos salaires et actuellement les Mahorais n'arrivent même pas à aller à l'hôpital et ils se rendent tous chez les docteurs de proximité – je ne vais pas les citer – parce qu'il y a trop de demande, il y a la queue, le besoin n'est pas adapté – excuse-moi docteur – et j'estime que nous sommes exclus de cet hôpital et que nous sommes amenés à aller voir les docteurs privés. Voilà, merci.

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

Yves DEBOUVERIE : Première question : est-ce que le fait de mettre 4 millions de m³ de matériaux dans le lagon pour créer la plateforme de la piste longue aura une conséquence en matière de montée des eaux sur les autres communes, sur le reste du littoral de Mayotte ? C'est une question qui pourrait être regardée plus en détail, mais visiblement non. Ce n'est pas parce que nous mettons quelques millions de m³ à un endroit dans le lagon, compte-tenu de l'immensité du lagon de Mayotte, que cela va se traduire par une montée des eaux mesurables ailleurs. À moins que j'aie mal compris la question, je crois vraiment que nous pouvons vous rassurer là-dessus, d'autant plus que même s'il y avait une montée des eaux dans le lagon, cette eau partirait dans l'immensité des océans.

Donc je crois que le problème qui peut plutôt se poser en matière de montée des eaux, c'est bien des aléas climatiques avec l'augmentation des gaz à effet de serre, mais ce sont des

choses qui sont étudiées, effectivement, partout dans le monde et qui concernent Mayotte et le reste du monde. Ces aléas climatiques, les conséquences en termes de montée des eaux au cours du 21^{ème} siècle, tout ceci a été pris en compte dans les calculs de construction de la plateforme pour la piste longue, de façon à éviter que la piste longue soit submergée dans 50 ans par la montée des eaux. Je répondrai ensuite sur le financement.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente. Il ajoute une précision en français : Il disait qu'il parlait des villages et des maisons dans les villages qui se trouvent au bord de la mer et non pas de la plateforme aéroportuaire.

Jean VAN OOST : En fait, Monsieur s'inquiète de savoir si les villages vont être submergés par le fait que l'on mette 4 millions de m³ dans le lagon. Après, je pense qu'il ne comprend pas : on n'a pas fait attention aux villages et les villages vont disparaître avec la montée des eaux et que l'on fasse quand même la piste dans le lagon. Moi j'ai compris cela. Est-ce que cela le fond de votre intervention ?

Ali SAÏD : *Parle hors-micro.*

Jean VAN OOST : Je pense que la réponse de M. DEBOUVERIE, on traduira après, elle est simple. Effectivement, vous avez tout à fait raison, il y aura une montée des eaux, mais il n'a pas voulu vous dire qu'elle était tellement infime qu'on ne s'en rendrait même pas compte.

Ali SAÏD : Ce que je ne crois pas, parce que le remblai de Mtsapéré a causé des dégâts. On dit tout le temps que c'est à cause du remblai et je suis persuadé de cela. Je ne fais qu'appliquer ce qu'on m'a appris en chimie : je prends une marmite, je mets une bouteille, la marmite déborde. C'est tout à fait normal, je crois. J'ai bien appris mes leçons. Moi, je me dis aujourd'hui que nous allons mettre des tonnes de terre dans l'océan et ça ne fera pas déborder aux Pays-Bas ou en Afrique en Sud, mais chez nous parce que nous avons une quantité d'eau qui est chez nous et qui restera chez nous. Je ne fais qu'appliquer cette loi de physique chimie. Je n'ai rien inventé d'autre.

Jean VAN OOST : Allez-y M. DEBOUVERIE.

Yves DEBOUVERIE : Sur ce sujet-là, je ne sais pas quoi dire d'autre, je ne connais pas les lois de physique-chimie dont vous parlez.

La question sur le financement. Le financement de la piste longue n'est pas actuellement défini. Il n'y a pas eu de discussion avec les partenaires sur le sujet du financement. Le financement sera nécessaire en 2014-2015, donc c'est quelque chose qui est à faire. Qu'est-ce que nous pouvons dire sur le financement ? En général, les infrastructures aéroportuaires sont financées par les usagers de l'aéroport, c'est-à-dire les compagnies aériennes qui répercutent les coûts sur les passagers aériens. S'agissant de l'opération de piste longue de Mayotte, c'est quand même une opération très lourde et qui dépasserait visiblement la capacité contributive des passagers aériens, donc les passagers seront peut-être mis à

contribution mais pour, à mon avis, une très faible part du financement. Donc les pouvoirs publics devront intervenir pour financer la piste longue. Les pouvoirs publics, c'est l'État, c'est le Conseil général et cela peut être également l'Europe. Pour le moment, nous ne savons pas encore si l'Europe sera en mesure de participer à un tel investissement à l'horizon 2014-2015. Pour votre information, c'est important parce que quand la nouvelle piste de l'aéroport de la Réunion a été faite en 1995, elle a quand même été financée à 50 % par l'Europe, donc ce n'est pas un détail.

Jean VAN OOST : Traduction, s'il vous plaît.

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

Jean VAN OOST : On avait un Monsieur là, juste devant et on passera à M. FELIX à nouveau après. J'ai des questions aussi qui... Je vous en prie Monsieur.

Cheik MOHAMED, habitant de Mamoudzou : Bonjour Messieurs-dames. Cheik MOHAMED, Mamoudzou. Je voulais juste donner mon avis et ensuite poser une question. Moi, personnellement, je retiendrai le scénario 1 étape 2 qui est visiblement devant. Si ce scénario étape 2 est retenu pour la réalisation de cet ouvrage, on sait toutes les contraintes qu'il y a vis-à-vis du lagon, donc ma question est la suivante. Nous savons déjà, dans les autres DOM, que les pistes sont de plus de 3 000 m. Pourquoi, vu que nous allons piétiner sur le lagon, s'arrêter à 2 600 m et ne pas aller à 3 000 m pour éviter de revenir dans 50 ans et bouleverser encore le système écologique du lagon ? Je voulais dire par là : pourquoi, vu qu'on va déverser 1 million, ne pas aller jusqu'à 1,5 million pour avoir quelque chose de durable et définitif ? Voilà, merci.

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

Yves DEBOUVERIE : Il y a quelques années, dans le projet de piste longue pour Mayotte, notre projet était bien de faire une piste de 3 000 m à Mayotte, comme cela a été fait effectivement dans les autres départements d'outremer français où il y a des pistes de 3 000 m. Pourquoi nous avons ramené cette longueur de 3 000 à 2 600 m ? Parce que ces dernières années, nous avons observé une certaine tendance à la baisse de la longueur de piste nécessaire aux avions pour décoller avec le plein de passagers, vers l'Europe par exemple au départ de Mayotte. Donc nous avons tenu compte de l'évolution technologique pour estimer que 2 600 m à Mayotte, à l'heure actuelle, ce serait un compromis acceptable, tant pour les besoins des transports aériens que pour les contraintes pour ne pas trop dégrader les écosystèmes du lagon. C'est donc un compromis. S'il fallait faire 3 000 m, nous ferions un projet à 3 000 m, mais il nous a semblé que 2 600 m était le bon compromis pour les besoins de Mayotte et pour les besoins du lagon. À l'avenir, nous pensons – c'est notre avis d'expert – que les longueurs de piste nécessaires pour les gros porteurs long-courriers n'augmenteront pas et que les avions qui volent encore aujourd'hui et qui ont besoin de

3 000 m de piste sont en train de disparaître. Voilà pourquoi nous proposons, avec l'idée que ceci ne sera pas remis en cause dans 25 ans, nous proposons 2 600 m.

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

Jean VAN OOST : Oui, on continue là-bas avec Monsieur.

Ousseni BALAL IACHI, habitant de Poroani : Bonjour Mesdames et Messieurs. M. BALAL IACHI Ousseni. Ma première question, peut-être certains l'ont déjà posée, mais peut-être que je demande des renseignements complémentaires. Elle se pose par rapport au plan qui serait choisi pour le prolongement de la piste. Qu'est-ce qui serait moins cher ? Qu'est-ce qui nous permettrait d'avoir moins d'impact sur l'environnement sur ces deux propositions que nous voyons dans ces images qui sont dans cette revue ?

Secundo, nous avons entendu parler des États généraux avec de l'économie endogène. Ce que je me pose comme question : la part des entreprises locales sur le prolongement de l'aéroport, elle est où ? Deuxièmement, sur la construction de l'aérogare, la part des artisans locaux qui pourraient avoir des stands pour vendre des produits, elle est où ? Est-ce qu'aujourd'hui nous n'avons pas inversé l'ordre par rapport à l'aménagement ? C'est-à-dire que je pense qu'il faudrait d'abord aménager le territoire à l'intérieur de Mayotte pour les voyages terrestres, avoir des aménagements routiers qui permettraient à tout un chacun de se déplacer beaucoup plus facilement que c'est le cas aujourd'hui avant de prolonger l'aéroport. Nous savons que lorsque nous voulons voyager, nous sommes stressés, nous voulons être à l'heure et par rapport à ce que nous avons comme trafic aujourd'hui, nous sommes confrontés à des embouteillages au niveau de la commune de Mamoudzou : cela ne nous permet pas de voyager vraiment tranquillement. Je pense que nous avons inversé l'ordre de l'aménagement.

Jean VAN OOST : Merci.

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

Yves DEBOUVERIE : Quel est le scénario de piste longue qui est le moins cher et qui a le moins d'impact sur l'environnement ? D'abord concernant le coût, je commence par le scénario 2 que vous avez vu, que vous avez sur les documents que vous avez entre les mains. Le scénario 2, une piste convergente de 2 600 m tout de suite, coûte 210 M€. En revanche le scénario 1, qui prévoit deux étapes : la première étape, l'allongement de la piste, coûte 100 M€ ; la deuxième étape plus tard, dans 10 ans par exemple lorsqu'il y en aura besoin, la création de la piste convergente de 2 600 m, ramenée en valeur d'aujourd'hui, en valeur actualisée, c'est 130 M€. Le total du scénario 1, c'est un peu plus cher, 230 M€, que le scénario 2, même en actualisant le coût de l'étape 2 du scénario 1.

Quel est le scénario qui a le moins d'impact environnemental ? C'est une question qui devra être finalisée au niveau des études. Ce que nous pouvons dire, c'est que le scénario 1 prévoit un allongement de la piste qui soulève quelques problèmes au niveau environnemental : destructions d'herbiers et surtout modification des courants d'eaux, avec des risques d'envasement de certaines zones du lagon au niveau de l'allongement de la piste ou de creusement au contraire, en fonction des modifications des courants que nous avons observées à la suite d'études d'hydrologie. Donc l'allongement pose des problèmes environnementaux. En revanche, la piste convergente de 2 600 m est construite sur une zone de platier qui, semble-t-il, ne présente aucun intérêt écologique et qui serait donc plus neutre en termes d'impacts sur l'environnement. C'est le résultat de nos études. J'ai compris que c'était un peu l'avis de l'expert que la Commission Particulière du Débat Public a invité pour qu'il donne des informations sur ce sujet lors d'une réunion thématique qui était faite sur le thème de l'environnement. Voilà pour ce qui est du scénario le moins cher et celui qui a le moins d'impact, voilà ce que je peux dire.

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

Pierre PINSON : Je continue sur la seconde question concernant la part des entreprises locales. Je vous ai donc confirmé la construction de cette aérogare pour mi-2013. Même si l'État participe à hauteur de 10 M€ dans le projet, la construction de cette aérogare est à la charge de la société SNC-Lavalin qui a été adjudicatrice du contrat. Donc c'est à cette société – qui a créé la société d'exploitation de l'aéroport de Mayotte en charge de la gestion de l'aéroport – d'une part de construire cette aérogare et ensuite de l'exploiter. Pour la construction de l'aérogare, la société SNC-Lavalin s'est engagée depuis le début à donner une très large part aux entreprises locales. Forcément, au niveau des grandes entreprises, ce sera obligatoire, mais aussi bien sûr et encore plus au niveau de la sous-traitance : la sous-traitance locale aura, c'est évident, une très large part dans la construction de l'aérogare.

En ce qui concerne la question beaucoup plus précise sur... À moins que vous souhaitiez traduire tout de suite et je continuerai après ?

Jean VAN OOST : On peut traduire, oui.

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

Pierre PINSON : Concernant la seconde question encore plus précise de la part des entreprises locales qui pourraient s'implanter sur le futur site de l'aérogare. Vous savez bien que, comme la gestion de la future aérogare est à la charge de la société d'exploitation de l'aéroport de Mayotte, c'est elle qui aura la possibilité de donner des AOT, donc des autorisations d'occupation temporaire, qui permettront aux artisans et producteurs locaux de se positionner sur l'aéroport, moyennant bien sûr des redevances domaniales et commerciales. Mais ce sera à gérer en direct entre les soumissionnaires – les producteurs locaux – et la société d'exploitation qui attribuera ces AOT.

Jean VAN OOST : Oui, M. FELIX ? Deux minutes, essayez d'être un peu précis sur vos questions.

Eugène FELIX : Vous êtes dur avec moi.

Jean VAN OOST : Si je cumule, vous en êtes à plusieurs dizaines de minutes.

Eugène FELIX : Je tiens à enchaîner sur ce que disait un des collègues : pourquoi pas la création d'une compagnie régionale qui permettrait peut-être de concurrencer d'autres compagnies ? Il y a eu une idée, c'était AMI, AMI qui est tombé à l'eau tout simplement parce qu'il y avait une volonté politique de faire en sorte que Mayotte reste au *statu quo*. Je ne vais pas citer de nom, mais c'était surtout pour favoriser toujours les mêmes compagnies. Prenons l'exemple de la Guyane et de la Polynésie. Si je cite ces noms, c'est que je suis moi-même un ancien militaire qui a connu le Pacifique, qui a connu tous ces territoires. Il y a eu un collègue qui parlait un peu de l'environnement : ces aéroports se situent en bordure de mer, ce qui veut dire qu'il y a des AOT. Le terme AOT est plus strict à Mayotte parce que l'intérêt général... Je ne dirais même pas l'intérêt général parce que si c'était l'intérêt général, SNC-Lavalin c'est un intérêt général, la population mahoraise c'est un intérêt général. Mais l'intérêt de Mayotte, ce serait peut-être de réfléchir autrement. Avoir une compagnie régionale, ce serait très simple. Il va falloir qu'il y ait une volonté politique, que nous puissions créer ce que l'on appelle le PPP, qu'il y ait un partenaire privé et public où le Conseil général serait actionnaire à 30 % : cela l'obligerait à avoir un droit de regard et une orientation politique. On peut dire que cela coûte très cher et il faudrait une garantie souveraine, c'est la garantie financière. Nous avons ici la Banque de France, l'IEDOM, et constituer un dossier. C'est un premier plan. On réfléchit, dans cette jeunesse de COLL'AIR, à créer cette compagnie aérienne qui, à mon avis, on aura du mal parce qu'il faudra qu'il y ait derrière nous des bulldozers pour pouvoir aller plus loin. Ce serait aussi purement politique. Il ne faut pas déstabiliser la région. Il y a la région, mais Mayotte n'est pas la région. Nous sommes plus une vache laitière – excusez-moi pour l'expression, mais je ne peux pas utiliser d'autres termes – c'est une réalité.

Là où j'ai retenu une expression de M. PINSON : il disait « l'allongement de la piste dans un premier temps ». S'il nous dit « dans un premier temps », cela veut dire qu'ils ont déjà opté pour un scénario qui, à mon avis, n'est pas ce qui nous conviendrait. On parle de millions. Aujourd'hui, si l'on prend le scénario 1 étape 2, ça va coûter cher, certes. Mais à long terme...

Jean VAN OOST : M. FELIX, soyez plus synthétique. À chaque fois, c'est quatre minutes et des brouettes, donc posez votre question si vous en avez une réellement.

Eugène FELIX : Ils l'ont comprise ma question.

Jean VAN OOST : Dans ce cas-là, on répond à votre question.

Eugène FELIX : Je serai peut-être, en tant que Mahorais, un interlocuteur privilégié si la DGAC – je suis moi-même un fonctionnaire d'État – me permettait un transfert d'une compétence locale et qui ferait votre politique. J'ai compris que la population mahoraise aura à payer un peu plus cher parce que vous ferez répercuter cela sur les billets d'avion. J'aimerais de ce côté être un personnel de la DGAC, comme cela, je pourrais peut-être le faire subir différemment.

Jean VAN OOST : M. FELIX, s'il vous plaît. Voilà, merci. Je vous rappelle que vous pouvez écrire, ce sera peut-être plus simple puisque vous avez beaucoup de choses à dire. Vous pouvez écrire sur le site ou vous pouvez amener une contribution beaucoup plus élargie que les deux minutes que je propose ici et qui se transforment en quatre minutes. Rapprochez-vous des gens de la Commission, ils vont vous expliquer comment vous pouvez faire pour écrire plus longuement et développer vos éléments. Nous allons essayer de répondre à votre question sur... Peut-être une traduction d'abord.

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

Jean VAN OOST : Est-ce que la DGAC veut apporter un élément sur le fait que le choix serait déjà fait ?

Yves DEBOUVERIE : Je peux bien confirmer qu'actuellement, aucun choix n'est fait sur le scénario de piste longue. Le scénario 1 n'est pas choisi plutôt que le scénario 2 et l'inverse est également vrai. J'ai entendu parler de transfert de compétences de la DGAC ; j'avoue que je n'ai pas compris, mais nous pouvons en parler en dehors de la réunion.

Jean VAN OOST : Traduction.

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

Jean VAN OOST : Merci. Il y a Madame là-bas qui a une question. Levez-vous, Madame.

Salama COLO MARIZIKI, habitante de Chembényoumba : *Propos en shimaoré.*

Anziza MOUSTOIFA : *Propos en shimaoré.*

Applaudissements et exclamations dans la salle.

Salama COLO MARIZIKI : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Mme Salama nous dit que ce projet est un projet de développement et elle constate malheureusement que chaque fois qu'il peut y avoir des projets qui peuvent apporter un bénéfice à notre île, on vient nous parler d'environnement. Elle, ce qu'elle souhaite, c'est que la France nous aide à briller dans la région, à être connus. Elle souhaite que nous vivions en toute tranquillité dans cette région et avec la France. Elle veut que

Mayotte sorte de l'ombre et soit enfin connue, et ce n'est pas le cas actuellement. Elle rappelle aussi qu'il n'y a pas si longtemps, ici sur l'île, lorsque nous parlions d'environnement, en utilisant le terme shimaoré, l'adjectif était souvent une insulte. Donc elle veut qu'on nous sorte de cette insulte et qu'on mette enfin en œuvre ces projets de développement qui permettront à Mayotte de sortir de l'ombre.

Jean VAN OOST : Peut-être une autre intervention ? Oui, Monsieur. Levez-vous s'il vous plaît pour que nous vous voyions bien.

Salim ABDOU, habitant de Pamandzi : Mesdames, Mesdemoiselles et Messieurs, tout d'abord je tiens à vous remercier pour votre présence. Je suis parmi les premiers déçus de l'aéroport de Pamandzi. En 1991, j'étais fier, j'ai quitté notre chaumière. Ma mère m'avait donné une place, mais comme la mairie avec l'équipement m'avait dit que je devais quitter parce qu'elle voulait construire l'aéroport de Pamandzi, j'ai dû quitter. Pourquoi aujourd'hui y a-t-il un meeting, une réunion publique à chaque fois à droite et à gauche concernant l'environnement ? Je ne comprends rien du tout. Actuellement, j'ai ma sœur qui est toujours là-bas qui va devoir quitter pour la construction de l'aéroport de Pamandzi pour devenir un aéroport international. Moi je suis fier de parler avec mes amis, avec ma famille, pour que nous quittions et que nous trouvions un aéroport international. Mayotte doit développer le tourisme, l'économie et le sanitaire. Je tiens à vous remercier une deuxième fois, je suis fier. Pourquoi aujourd'hui faisons-nous un meeting à droite et à gauche au niveau de l'environnement ? Je ne comprends rien du tout. Moi je suis fier comme tous les Pamandziens et il faut que l'on décase plus rapidement pour le développement de l'aéroport de Pamandzi. Merci.

L'interprète de l'association Shimé commence à répéter en français l'intervention précédente : Monsieur, habitant de Pamandzi, a quand même quelques interrogations parce qu'il ne comprend pas bien : il fait partie des premiers déçus...

Jean VAN OOST : Oui, merci, tu nous l'auras fait à chaque réunion. Je croyais que ça se passerait bien et bien non. *Rires.*

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

Jean VAN OOST : La Commission Particulière de Débat Public est fière aussi d'être à Mayotte et de participer à ce travail, comme vous. S'il y a toutes ces réunions pour ce débat public, c'est pour demander votre avis, c'est pour que vous apportiez votre avis ou les arguments à votre intervention, c'est pour apporter des améliorations au projet. C'est pour cela qu'il y a toutes ces réunions en fait. Votre avis et vos questionnements vont être analysés, traités et de cela découlera un dossier qui sera transmis à la DGAC et qui reflétera les questions et les avis qui ont été posés lors de tous ces débats. La DGAC qui recevra ce document améliorera, changera – cela arrive aussi – son projet pour répondre aux avis qui auront été émis et qui auront une pertinence. Il faut savoir aussi que c'est une obligation, c'est une loi qui oblige à consulter tout le monde, donc à faire ce débat public pour des projets importants de plus de

100 M€. Je termine : il faut savoir que sur 10 débats publics, les avis font que 8 projets sur 10 sont transformés ou adaptés, donc c'est très important. C'est pour cela que nous vous écoutons, c'est pour cela que, depuis plusieurs mois, nous passons dans tous les villages, à droite et à gauche, et que nous recueillons les avis et les questions de chacun d'entre vous. Voilà.

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

Jean VAN OOST : Question suivante.

Mohamed ABDOUHAMISSI, habitant de Mamoudzou : Bonjour, je m'appelle Mohamed ABDOUHAMISSI, je viens de Mamoudzou. J'ai une question simple puisqu'elle fait en quelque sorte une suite à celle que Madame a posée. Hier, sur notre place à palabres, l'un de nous nous a demandé : « Si on intervient à Pamandzi, on a peur qu'une partie du lagon disparaisse. Mais l'intervention à Pamandzi, le prolongement de la piste, en quoi cela va-t-il influencer dans l'ensemble du lagon mahorais ? » Malheureusement, je n'ai pas été capable de répondre à cette question. Je ne sais pas si l'un de vous est capable de répondre à cette question, mais j'aimerais bien avoir une réponse pour pouvoir répondre à ce brave Monsieur qui est venu, malgré son âge, nous poser cette question. Certainement, à travers vos interventions dans l'île, un des responsables de l'environnement a dû vous apporter une réponse. En quoi l'allongement de la piste à Pamandzi va-t-il modifier l'environnement du côté de Mtsamboro, de Saziley, etc. ? C'est la question complémentaire à celle de Madame.

Voilà ma propre question, c'est que j'ai suivi ces travaux et je suis une des premières personnes à avoir pris la parole ici, lors de l'ouverture des travaux. J'avais demandé si nos observations étaient réellement prises en compte. Selon la réponse que vous m'avez donnée, c'est « Oui, elles seront prises en compte et elles seront publiées partout. » Moi je n'ai pas encore vérifié votre site, mais certains d'entre nous m'ont dit qu'ils n'ont pas encore vu toutes les questions que nous avons posées. Si vous dites qu'elles seront prises en compte, je voudrais savoir les réponses que vous apportez. Hier, quand j'ai entendu la Présidente, Mme MOUSTOIFA, à la radio, j'ai été un peu choqué parce qu'elle envoyait les questions qui étaient posées à la journée d'aujourd'hui. Un des intervenants a même dit que vous nous dites de réagir. N'oubliez pas que lorsqu'il y a eu le débat sur la construction de l'aérogare, nous avons lourdement contesté la construction de l'aérogare en bois. Mais malgré toutes nos contestations, c'est maintenu. Est-ce que nous si nous intervenons et nous réagissons, nos réactions seront prises en compte ? Si tel est le cas... Merci. Je ne sais pas si je me suis bien...

Jean VAN OOST : C'était très bien. Traduction.

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

Yves DEBOUVERIE : Il y avait une première question : en quoi la piste longue pourrait-elle modifier l'environnement à Mtsamboro ou ailleurs ? Le travail que nous faisons en matière d'environnement consiste – et va se poursuivre après le débat public – à déterminer quels seront les impacts de notre projet sur l'environnement. Nous déterminerons les mesures à prendre pour réduire ou compenser ces impacts. La première étape de cette étude est déjà faite, c'est ce que nous appelons un état initial de l'environnement. Le premier travail dans l'état initial de l'environnement – ce sont des experts environnementaux qui font cela – c'est de déterminer la zone dans laquelle il est utile de rechercher des impacts, donc de déterminer quelles sont les zones dans lesquelles il n'y aura pas d'impact. La zone d'étude pour la piste longue de Mayotte se réduit vraiment au sud de Petite-Terre. Cela veut dire que les experts environnementaux pensent qu'il n'y aura aucun effet environnemental de la piste longue sur Mtsamboro ou Bandrélé ou quelque commune que ce soit en dehors de Petite-Terre à Mayotte.

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

Jean VAN OOST : La Commission voudrait répondre à la deuxième question. Toutes vos questions, sans exception, sont inscrites sur le site, dans les verbatim. Vous voyez, il y a des gens qui travaillent ici, qui écoutent, qui enregistrent tout, mot pour mot, en shimaoré, en shibushi, en français et qui traduisent et qui écrivent. Donc tout est sur le site Internet, vous pouvez vérifier, il n'y a aucun problème. Tout sera compilé dans un document par la Commission, par les membres de la Commission que vous avez pu rencontrer, qui sont là et ici à cette table. Ce document sera travaillé pendant toute la durée du mois de décembre et du mois de janvier, sera remis à la DGAC par la suite qui, à partir de ce document, donnera son avis dans les trois mois, il me semble. Voilà, votre avis, vos réactions et vos questions sont pris en compte, seront analysés, existents, sont mis en ligne et sont publics. Il n'y a aucun problème là-dessus.

Anziza MOUSTOIFA : Je voulais rajouter par rapport à l'émission d'hier, une émission qui était très intéressante parce qu'il y a eu beaucoup de participations. Si vous avez remarqué, Monsieur, il n'y a même pas eu de temps mort tellement il y avait des questions. Certes, je n'ai pas répondu à toutes les questions, bien sûr, et c'est voulu parce que la CPDP ne peut pas répondre aux questions concernant le projet. Je renvoie à chaque fois à la DGAC. C'est pour cela que j'ai invité toutes ces personnes à participer à notre réunion d'aujourd'hui. Nous sommes là pour écouter, informer et retranscrire tous vos interventions et bien sûr les transmettre, comme l'a dit mon collègue. C'est pour cela qu'il y a certaines questions auxquelles je n'ai pas répondu. J'ai répondu tout simplement à toutes les questions relatives à la Commission. Je ne sais pas si je me suis faite comprendre, mais en tout cas, c'était voulu et c'est parce que je n'ai pas le droit de répondre à toutes les questions concernant le projet en lui-même. Merci.

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

Jean VAN OOST : Nous allons prendre une dernière question. Comment ? Quarante dernières questions ? Non, ce n'est pas possible !

Abdoul KAMARDINE HAMJAGO : Bonjour, je m'appelle Abdoul KAMARDINE. En fait pour moi, je n'ai pas de question, mais juste quelques petites observations par rapport au projet. Je m'inscris en continuité de ce qu'a dit notre maman, la sœur qui est intervenue à l'instant. Le projet de l'aéroport et de l'agrandissement de cet aéroport avec la construction de la piste convergente ou l'allongement de la piste actuelle paraissent nécessaires pour le développement de Mayotte. Je pense qu'il est temps pour nous et pour notre île de sortir de son isolement et de s'ouvrir au monde extérieur et à sa région. Pour cela, notre île doit disposer d'une infrastructure aéroportuaire capable de recevoir des gros avions, des gros porteurs pour pouvoir réaliser cela. L'idée de construire cette piste longue ne pose, à mon avis, aucun problème. On ne doit pas opposer toutes les questions liées à l'environnement pour remettre à jamais le projet. Il y a des techniciens, il y a des ingénieurs qui sont là pour étudier les impacts et les conséquences de ce projet sur l'environnement. Donc ceci ne doit en aucun cas, pour nous, constituer un obstacle. Au contraire, on doit construire cette infrastructure qui est nécessaire. Elle est nécessaire pourquoi ? Parce que c'est une infrastructure qui nous permettra de développer des emplois, de créer des emplois sur Mayotte. Je pense qu'il serait peut-être intéressant que l'Éducation nationale soit mobilisée parce qu'il va y avoir beaucoup d'infrastructures qui vont se développer sur cet aéroport et des métiers. Il va falloir que la population mahoraise soit formée à tout cela. Voilà mon simple avis sur cette affaire.

Je voulais attirer l'attention du public sur le fait qu'il faut que nous évitions les amalgames parce que j'ai vu que nous parlons du projet d'agrandissement de l'aéroport et on nous parle des routes à l'intérieur alors qu'il s'agit d'un autre dispositif : il s'agit du plan d'aménagement et de développement durable de Mayotte qui est un autre sujet. Donc évitons les amalgames, projetons-nous sur l'aéroport et ses infrastructures connexes. Je vous remercie pour votre attention.

Jean VAN OOST : Merci.

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

Jean VAN OOST : Encore deux questions. Il y a le Monsieur devant qui brûle d'impatience depuis tout à l'heure. Moncef ? Merci.

Combo HOUMADI, habitant de Majicavo-Koropa : Je m'appelle M. Combo HOUMADI, je viens de Majicavo-Koropa. J'ai décidé de parler. Premièrement, je vais vous poser une question à vous M. VAN OOST. Je voulais juste savoir ce que l'on fait : on vient répondre directement ? C'est un débat ou non ? Je crois que c'est un débat. Si c'est un débat, il faut laisser les gens parler. J'ai l'impression que vous ne voulez pas que les gens s'expriment. C'est ma première question, vous allez me répondre après.

Deuxième question. Je voulais faire un petit constat que tout le monde voit ici à Mayotte. J'ai l'impression que l'on ne veut rien faire à Mayotte. Si l'on remarque bien, tout vient de la Réunion, c'est-à-dire que notre aéroport dépend de la Réunion et même la DGAC, c'est la DGAC de la Réunion. Je crois qu'il faudrait mettre un petit [r] à la fin : DGAC pour Direction générale de l'aviation civile de la Réunion. Tout dépend de la Réunion. Nous sommes en fait les esclaves de la Réunion. Pour aller en métropole, nous sommes obligés d'aller...

Protestations dans la salle.

Combo HOUMADI : Vous arrêtez, je suis en train de parler. Pour aller en métropole, nous sommes obligés d'aller faire une petite courbette à la Réunion. Ce n'est pas normal. Nous voulons aller en métropole directement. Ma question est la suivante : est-ce que vous voulez vraiment construire un aéroport à Mayotte ? Et si oui, pourquoi construire un aéroport qui ne pourra pas accueillir un A380 ? Alors que j'ai cru comprendre qu'il y avait un projet – je dis ce que je pense – il y a un projet d'Air Austral, de votre compagnie – je dis comme ça que c'est votre compagnie parce qu'ici c'est Air Austral qui commande l'aéroport de Mayotte – il y a un projet d'Air Austral qui va accueillir un A380. Alors pourquoi construire un aéroport qui ne pourra pas accueillir un A380 et revenir demain dire que l'aéroport est trop petit et qu'il faut l'agrandir ? Je peux vous dire que cet aéroport, c'est l'arlésienne. Cela fait mille fois qu'on l'agrandit. À chaque fois, on agrandit cet aéroport, mais qu'est-ce qu'on fait ? On agrandit jusqu'à quand ? Pour ma part, si on me demande mon avis, moi je suis plutôt pour le scénario 2, c'est-à-dire construire directement la piste convergente parce que, tel que je connais, si on fait d'abord l'allongement, il faudra attendre encore 50 ans pour avoir la piste convergente. Je voudrais voir cet aéroport avant que je meures. Je ne veux pas que l'aéroport soit fait à titre posthume, je voudrais voir cet aéroport de mes propres yeux. J'ai fini.

Rires et applaudissements.

Jean VAN OOST : Merci. Traduction.

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

Jean VAN OOST : M. Combo, je vous remercie pour votre intervention. Je vous réponds simplement : le débat est là, vous avez la possibilité de vous exprimer. Je vous ai laissé la possibilité de vous exprimer. Bravo.

Combo HOUMADI : *Parle hors-micro et déplore qu'on lui ait coupé la parole.*

Jean VAN OOST : Il y a des règles, M. Combo. Si vous les respectez, tout se passe bien.

Combo HOUMADI : *Parle hors-micro.*

Jean VAN OOST : Justement, les limites ont été exprimées au début de ce débat. Il y a beaucoup de monde qui s'exprime. On ne peut pas laisser 15 minutes à chaque personne,

sinon nous y sommes encore demain matin. Le débat dure depuis plusieurs mois, vous avez d'autres moyens de vous exprimer si vous voulez vous exprimer plus longuement. Nous les avons expliqués : vous pouvez encore vous exprimer d'autres manières. Là, c'est un débat public, la règle est de deux minutes. J'ai été largement au-dessus de ça pour tout le monde, même pour vous. Donc il n'y a aucun problème là-dessus. Et vous avez pu vous exprimer, je vous en remercie. On peut traduire ça.

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

Yves DEBOUVERIE : Sur les questions qui ont été posées. Tout d'abord, Monsieur, les représentants de la DGAC que vous avez devant vous, il n'y en a aucun de la Réunion. Qui ça ? Aucun.

Combo HOUMADI : *Parle hors-micro.*

Yves DEBOUVERIE : À Paris aussi et dans toute la France. Il n'y a personne de la Réunion au sein des représentants de la DGAC aujourd'hui. Nous ne l'avons pas fait exprès, mais c'est comme cela. Vous tombez mal. Nous savons dans quel contexte votre intervention se place.

Vous avez demandé pourquoi nous n'avons prévu un projet qui permet d'accueillir l'A380, ce qui est exact : notre projet n'est pas cohérent et ne permettrait pas l'accueil en service régulier de l'A380. Ce n'est pas tellement le problème de longueur de piste d'ailleurs, mais plus de largeur : largeur du remblai, largeur des voies de circulation, largeur des aires de stationnement pour les avions et également locaux pour l'aérogare. Notre projet ne permettrait pas d'accueillir de façon régulière l'A380. Pourquoi n'avons-nous pas prévu l'A380 ? Parce que l'A380 est un avion très gros qui suppose un gros trafic pour pouvoir l'utiliser de façon efficace et rentable. J'ai lu la semaine dernière un article avec une interview du président directeur général de la compagnie Air Caraïbes. Air Caraïbes, c'est un peu l'équivalent d'Air Austral pour les Antilles : ils assurent les liaisons entre les Antilles et la Guyane et la Métropole, en concurrence avec Air France et CorsairFly. Vous vous rappelez peut-être qu'Air Austral, qui a un projet d'A380, avait incité à Air Caraïbes à être son partenaire pour qu'Air Caraïbes utilise aussi l'A380 entre les Antilles et la métropole. Le PDG d'Air Caraïbes, la semaine dernière dans l'interview qui était dans le journal, disait qu'il ne voulait pas de l'A380 : il estimait que ce n'était pas rentable. Cela veut dire que même avec des lignes d'1 million de passagers – parce que Guadeloupe-métropole c'est 1 million de passagers, Martinique-métropole c'est 1 million de passagers – même avec des trafics aussi importants que ceux-là, certains professionnels du transport aérien estiment que l'A380 ne sera pas rentable. Peut-être que ces gens exagèrent un peu et qu'avec 700 000 passagers, ce serait quelque chose d'acceptable. Je vous rappelle qu'aujourd'hui, le trafic métropole-Mayotte, c'est disons 100 000, et encore je suis un peu optimiste. Il faudrait que le trafic soit multiplié par 10. 10, cela fait 40 ans, 50 ans et il n'y aura peut-être plus d'A380.

Combo HOUMADI : *Parle hors-micro.*

Jean VAN OOST : On va peut-être passer à la traduction...

Combo HOUMADI : *Parle hors-micro.*

Jean VAN OOST : Vous voyez, c'est ça le problème quand on ne respecte pas les règles. Le micro, c'est parce que tout est enregistré, M. Combo.

Combo HOUMADI : Oui, j'ai dit que si les passages Mayotte-Réunion, c'est 100 000 passagers, c'est normal parce que le prix, c'est plus cher. On ne peut pas comparer ce qui n'est pas comparable. Métropole-Tahiti, les prix, ce n'est pas 1 200 €, c'est moins cher. Vous avez dit qu'on ne peut pas accueillir l'A380 parce que nous n'avons pas tous les dispositifs. Mais rien n'a été fait : nous n'avons pas encore construit tous les dispositifs. C'est encore le moment de le faire. Je ne sais pas pourquoi nous allons faire un aéroport et après nous allons dire que l'aéroport est encore petit et qu'il faut l'agrandir. Vraiment, je ne comprends pas cette méthode-là : tout le temps agrandir l'aéroport de Mayotte, tout le temps. On ne peut même pas accueillir un avion Mayotte-métropole en direct.

Jean VAN OOST : On va peut-être traduire l'intervention de la DGAC...

Combo HOUMADI : *Parle hors-micro.*

Jean VAN OOST : S'il vous plaît.

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

Jean VAN OOST : On avait dit deux questions. Voilà la dernière question.

Mussukabou ATTOUMANI, dit Johnny : Mesdames et Messieurs, bonjour. Je vais être assez bref. Le problème, c'est que cela concerne le Four-à-Chaux puisqu'il est question que ce soit la colline qui sera cassée. Il y a notamment des habitants qui habitent là-dessus et à qui on risque de demander d'être décasés. Deuxièmement, moi je ne vais pas m'opposer par rapport à tout cela s'il y a eu des propositions politiciennes. On s'aperçoit que, dans le coût, beaucoup de choses ne sont pas réalisables parce que cela nécessite beaucoup d'argent : à partir du moment où on a investi, il faut penser à la rentabilité. Cela n'a pas l'air de coïncider entre les deux sujets. Mon souci, c'est que je suis un habitant du Four-à-Chaux, il y a des habitants qui habitent là-dessus et il va falloir les décaser. Comment ?

Deuxièmement, tout le lagon est une frayère qui fait que tous les mammifères de Mayotte habitent là-dedans, grandissent là-dedans. Et la population consomme cette viande au fur et à mesure que ces espèces grandissent. S'il y a des impacts, est-ce que cela ne va pas nuire à la survie de la population totale de Mayotte au-delà de toutes les décisions créatives que certains avancent ici, mais qui ne sont pas fiables ? Quand on regarde la fiabilité, c'est l'avenir de toute la population de Mayotte, tout en sachant que cette population a toujours vécu de cette mer, ce qui fait que tous les poissons vivent dedans. Je demande qu'il y ait une

prudence, beaucoup d'études par rapport à tout cela et que l'on propose quelque chose de fiable.

Je dois répondre par rapport à Air Austral : Air Austral a un devoir, c'est de réduire son billet à Mayotte, mais que l'on n'apporte pas des mesures très politiciennes qui ne sont pas cohérentes par rapport à nous. Merci, je suis bref.

Jean VAN OOST : On va apporter une traduction, une réponse et on passera à la conclusion de la Présidente par la suite.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons donc passer à la conclusion...

Yves DEBOUVERIE : Concernant les questions qui ont été posées pour le Four-à-Chaux et concernant aussi le problème de la survie des populations marines, bien évidemment les études ont commencé mais elles sont très loin d'être achevées. Tout ceci est un travail qui sera poursuivi au cours des prochaines années. Donc toutes les études nécessaires pour le problème des écosystèmes, ainsi que pour les problèmes éventuels liés à des populations éventuelles habitant sur le Four-à-Chaux, tout ceci sera examiné à l'avenir, en détail. Toutes les études seront faites, Monsieur.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons donc passer à la conclusion de ce débat. Je vais passer la parole à la DGAC pour nous présenter ses impressions sur ce débat.

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

Yves DEBOUVERIE : Merci Mme la Présidente. Compte tenu de l'heure déjà très avancée, je crois que nous allons essayer de faire très vite pour vous dire d'abord que, au terme de ce débat, il faut bien dire que la DGAC a participé au débat public avec la volonté de mettre à disposition des Mahorais toutes les informations disponibles sur le projet. Nous avons voulu présenter le projet et répondre aux questions de la manière la plus sincère et la plus complète. Pour cela, nous avons mis en place des moyens importants puisqu'au cours des réunions, il y avait toujours entre 2 et 5 – on est monté jusqu'à 5 – représentants de la DGAC, dont beaucoup de métropole. Les experts sont donc venus spécialement de métropole pour cela.

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

Yves DEBOUVERIE : Comme l'a rappelé Mme MOUSTOIFA tout à l'heure, l'État devra, après le bilan de la Commission National du Débat Public, prendre une décision pour la poursuite

ou non du projet. S'il y a poursuite du projet, dire dans quelles conditions le projet se poursuit et comment on répond aux avis exprimés lors du débat public. Donc aujourd'hui, en tant que représentant du maître d'ouvrage et en tant que représentant de l'État, je ne pourrais pas vous donner de scoop, je ne peux pas préjuger de la décision qui sera prise par des ministres. Je vais donc essayer de vous faire en quelques mots quelques observations personnelles sur le débat.

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

Yves DEBOUVERIE : Comment avons-nous vécu ces réunions publiques et ce qui nous a frappé ? Le premier point, c'est celui que Mme MOUSTOIFA a mis en avant tout à l'heure, c'est cette question un peu lancinante, posée à toutes les réunions publiques, qui est « À quoi sert ce débat ? » Nous avons répondu pourquoi il y a le débat, mais j'ai le sentiment que les Mahorais ne sont pas convaincus par la réponse juridique que nous donnons, à savoir que le débat est une obligation. Derrière ceci, il y a peut-être simplement l'idée que pour les Mahorais, la question de la piste longue est réglée depuis longtemps et qu'ils ne voient pas pourquoi il faut à nouveau en discuter aujourd'hui.

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

Yves DEBOUVERIE : Donc en dépit de cela, je pense que le débat a intéressé les Mahorais. Les réunions ont donné lieu à des discussions animées. Les contributions écrites et les questions écrites ont couvert un grand nombre de sujets. Les cahiers d'acteur ont permis à certaines associations et institutions de développer leurs arguments et c'est toujours intéressant, que ce soit pour ou contre ce projet.

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

Yves DEBOUVERIE : Nous avons quand même noté qu'il y avait une faible participation des acteurs économiques, entreprises, secteur touristique, etc. Nous aurions souhaité que les avantages économiques du projet soient plus discutés et plus largement débattus.

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

Yves DEBOUVERIE : Beaucoup de questions ont été posées pendant le débat qui montrent des attentes spécifiques et souvent des avis assez différents. Peut-être donner un ou deux exemples. Je pense que l'un des intérêts du débat public consiste à avoir permis aux riverains de l'aéroport, c'est-à-dire notamment les habitants de Pamandzi et plus généralement de Petite-Terre, de s'exprimer sur le projet, notamment lors des deux réunions qui se sont tenues à Pamandzi. Les riverains sont en effet les premiers concernés par les nuisances de l'aéroport actuel et futur. Ils seront également directement concernés

par les nuisances qu'engendreront les travaux de construction de la piste longue. Il était donc important d'avoir leur avis. Moi je retiens que le projet n'a pas soulevé, me semble-t-il, d'opposition marquée, mais qu'il y avait, bien entendu, des inquiétudes auxquelles il faudra répondre sur la gestion du chantier, sur l'aménagement urbain de Pamandzi. Nous devons être très attentifs à mettre en place toutes les mesures de nature à minimiser les inconvénients pour les habitants de Petite-Terre.

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

Yves DEBOUVERIE : Nous avons également noté qu'il y avait un certain nombre d'idées différentes qui avaient été émises à partir de nos propositions de scénario. Par exemple sont apparues comme idées : naturellement certains souhaitent de rien faire, pas de piste longue, d'autres ont émis l'idée qu'il fallait retarder le choix pour réfléchir aux besoins d'ici 2020, d'autres ont défendu un scénario 0 qui – si j'ai bien compris – consiste à faire uniquement un allongement de la piste et pas de piste longue convergente. On a même parlé d'un scénario 1bis qui nous a proposé de modifier légèrement l'orientation de la piste convergente. Il a aussi été question de façon plus fréquente d'un scénario 1 avec les deux étapes confondues, c'est-à-dire allongement et création de la piste longue convergente tout de suite. On a évoqué, comme cela a été fait aujourd'hui, des pistes à 3 000 m, l'A380. Donc beaucoup d'idées. Globalement, le projet de piste convergente me paraît plutôt bien accepté. Je pense que c'est ce que vous avez dit aussi, Mme MOUSTOIFA. Je dois dire aussi que le principe d'étaler l'investissement, tel que nous l'avons proposé dans le scénario 1, n'a pas eu un accueil favorable.

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

Yves DEBOUVERIE : En conclusion, je voudrais vous assurer que nous avons été très attentifs à ce qui s'est dit au cours de ces réunions et à tout ce qui a été écrit dans les questions ou dans les cahiers d'acteur. Vous dire aussi que le débat public d'aujourd'hui n'est pas une fin en soi : c'est le début d'un processus de concertation, c'est vraiment l'esprit de cette politique de concertation voulue par la loi. Si la décision est prise de poursuivre le projet, lorsque des informations nouvelles seront disponibles, notre intention est de poursuivre la concertation avec les Mahorais selon des modalités qu'il faudra définir. En tout état de cause, nous resterons à votre écoute.

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

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. DEBOUVERIE.

Les membres de la CPDP remercient toute la population pour sa participation active à ce premier débat public organisé à Mayotte. Le débat public dure jusqu'à demain minuit, donc vous avez encore la possibilité de vous exprimer sur le site Internet. Il vous reste donc quelques heures pour donner vos derniers avis sur le site internet du débat. Je me répète, mais c'est important pour les dernières interventions. N'hésitez pas également à nous laisser vos coordonnées si vous souhaitez recevoir par mail ou par courrier le compte-rendu du débat et la décision du maître d'ouvrage.

Je remercie les membres et l'équipe de la Commission Particulière du Débat Public, ainsi que l'ensemble de nos prestataires : CDV Évènement, HIMA, FirstProd, Archipel et SupRedac, sans oublier bien sûr l'association Shimé. Ils nous ont tous accompagnés durant ces réunions publiques et ils ont largement contribué à la réussite de ces débats. Merci également à la Direction générale de l'aviation civile pour la présentation et les réponses apportées à toute la population. Merci à tous.

Applaudissements.

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

Anziza MOUSTOIFA : Oui, je n'oublie pas, je l'ai laissé à la fin, les salariés de la CPDP : ils sont trois et ils ont fait un bon travail pendant ces six mois et je les remercie encore une fois, au nom de toute l'équipe de la CPDP.

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

Yves DEBOUVERIE : La DGAC s'associe à tous les remerciements, Mme la Présidente, que vous avez formulés envers tous les prestataires qui ont participé à ces réunions publiques. Je voulais plus particulièrement remercier la Commission Particulière du Débat Public et encore plus particulièrement sa Présidente parce que je sais que c'était une aventure assez extraordinaire, ce premier débat public à Mayotte, un peu compliquée par la suite des événements qui se sont passés il y a quelques semaines. Nous en sommes sortis et tout le mérite vous en revient, Mme la Présidente.

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

Applaudissements.

Fin de la réunion à 12 h 57.