

VERBATIM¹ 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

—

01 juillet 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
- Martial HENRY, 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
- Zoubair ben Jacques ALONZO, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Nadira MALECK-BERTRAND, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Mohamed MOINDJIÉ, 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 au débat public
- Christian MARTY, directeur de la sécurité de l'aviation civile pour l'Océan Indien
- Jérôme ROSSI, ingénieur au Service national de l'ingénierie aéroportuaire en charge du dossier de la piste longue de Mayotte
- Pierre PINSON, délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte

¹ Il sera proposé dans ce verbatim une transcription écrite et une traduction en français des prises de parole et en langue shimaoré et shibushi ayant eu lieu au cours de la réunion.

La séance est ouverte à 16 h 39 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 : On y va ? Bonjour à toutes et tous. Je suis Anziza MOUSTOIFA, Présidente de la Commission particulière de débat public, chargée d'organiser le débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte. Merci de votre participation à ce premier débat public. Je laisse tout d'abord la parole à M. le Maire pour un mot de bienvenue. Oui, M. le Maire. Je voulais préciser que, c'est vrai d'habitude, les discours sont protocolaires, mais aujourd'hui, tous les citoyens sont au même titre dans ce débat public. C'est pour cela que notre discours est bien ciblé sur le débat public. Donc, ne soyez pas surpris que je n'aie pas présenté comme je le fais d'habitude, puisque là, c'est un autre cadre du débat. Merci. Allez-y M. le Maire.

Abdouroihamane SOILHI, Maire de Mamoudzou : Merci Mme la présidente. M. le Préfet, M. le Président du Conseil général, M. le Président de la Commission nationale du débat public, Mme la Présidente de la Commission du débat public sur la piste longue de l'aéroport de Mayotte, ma chère Anziza MOUSTOIFA, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les directeurs et chefs de service, chers concitoyens, et si vous me le permettez, mes chers amis, au nom de la population de Mamoudzou, du Conseil municipal et en mon nom personnel, je vous souhaite la bienvenue dans notre localité et vous remercie de nous avoir accordés un traitement de faveur dans vos bases de travail en choisissant notre commune pour commencer ce débat public relatif à la piste longue de l'aéroport. Permettez-moi également de partager en public, avec vous cher public, le bonheur qui est en moi en prononçant cette allocution à l'occasion du lancement du débat sur la piste longue sur cette place hautement symbolique pour Mayotte, place de la République. Selon moi, ce projet structurant, majeur pour notre désenclavement, constitue le deuxième combat politique de Mayotte après les statuts de la départementalisation. J'ai envie de dire à ceux qui sont contre, comme à ceux qui sont pour, que ce débat hautement important, car il constitue en quelque sorte le premier chantier concret du projet, quel que soit le positionnement de chacun par rapport au projet, on doit s'imposer une exigence et une éthique, celui d'apporter sa contribution pour que le débat soit de grande qualité, tant sur le fond des idées que sur la manière de le formuler. Oui, la course à l'indignation, mais aussi les impératifs du développement économique, ne doivent pas nous poser, nous pousser à faire le choix de raccourcis qui mènent vers des impasses. Ici, le seul enjeu, c'est Mayotte de demain. Je fais confiance à l'intelligence du public et je vous fais confiance, Mme la Présidente. Je sais que les Mahorais, encore une fois, peuvent compter sur votre expérience et sur votre expertise en la matière, ainsi que sur la grande disponibilité des autres membres de la Commission pour avoir toutes les informations utiles afin de nourrir leur point de vue critique sur ce projet de piste longue. Je déclare donc ouvert le débat sur la piste longue. Soyons créatifs, innovants, en vue d'enrichir ce projet. Mesdames, Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. le Maire. Une traduction rapide en shimaoré. Moi, je ne l'ai pas fait, mais c'était juste une présentation. Donc, si vous pouvez enchaîner rapidement en shimaoré pour nos collègues qui sont là. Merci.

Abdouroihamane SOILIH : Je vais essayer parce que M. SPELO, il est là pour ça.

Anziza MOUSTOIFA : M. SPELO, on y va ? M. le Maire, rapidement quelques mots, s'il vous plaît.

Abdouroihamane SOILIH : *M. le Maire propose une traduction de son allocution en langue shimaoré.*

Abdouroihamane SOILIH : M. SPELO, est-ce que je peux prendre une place chez vous, là-bas ? Merci.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. le Maire. Je vais maintenant présenter les personnes présentes à cette tribune. À cette table sont présents les membres de la Commission particulière du débat public : Mme Nadira MALECK-BERTRAND, M. Franck MADJID, M. VAN OOST à côté de M. Franck MADJID, M. ZUBAIR à côté de Nadira et bien sûr, Dr HENRY, le doyen de notre équipe. Mais parmi les membres, c'est M. Mohamed MOINDJÉ qui n'est pas sur le territoire de Mayotte. Dans le cadre de leur mission, les membres sont neutres sur le projet et indépendants. Je tenais à le dire d'emblée. Je demande rapidement à M. SPELO de traduire pour aller vite. Vous nous excuserez, mais ce débat concernant tous les citoyens, nous serons obligés de traduire en shimaoré ou en shibushi selon les communes. Donc ça va être un peu long, mais on n'a pas le choix si tout le monde doit s'exprimer. Merci de votre attention.

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci. À l'autre table, ce sont les représentants de la Direction générale de l'aviation civile. Je les laisse se présenter rapidement. Chers collègues, présentez-vous.

Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public : Merci Mme la Présidente. Je m'appelle Yves DEBOUVERIE. Je viens de Paris pour représenter la DGAC, la Direction générale de l'aviation civile, à ce débat public sur la piste de Mayotte. Je suis accompagné de mes collègues. À ma gauche, Christian MARTY qui est le directeur régional de la sécurité de l'aviation civile, compétent notamment pour la Réunion et pour Mayotte et qui vient de la Réunion. Plus à gauche, Pierre PINSON qui est le délégué de l'aviation civile à Mayotte. Et à ma droite, Jérôme ROSSI qui est ingénieur à Aix-en-Provence au service national de l'ingénierie aéronautique – aéroportuaire pardon – ingénierie aéroportuaire et qui est en charge du dossier de la piste de Mayotte.

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

Anziza MOUSTOIFA : PINSON. Merci M. RASTAMI. Je vous présente maintenant le programme de cette réunion. Je commencerai par vous expliquer le débat public, son fonctionnement et ses règles. Nous vous laisserons ensuite la parole pour d'éventuelles questions sur le débat.

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

Mme Anziza MOUSTOIFA : Je vais donc... Ensuite, c'est le Conseil général de Mayotte qui doit intervenir. Nous allons donner la parole à M. le Secrétaire général ici présent. Et bien sûr, la DGAC va nous présenter son projet.

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

Mme Anziza MOUSTOIFA : Avant de commencer, je vous remercie de vouloir mettre vos portables sur silencieux. Merci encore une fois.

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

Mme Anziza MOUSTOIFA : Je débute donc par la présentation du débat public et de son fonctionnement. Le débat public est une obligation légale depuis 2002 pour des projets d'infrastructure ayant un impact sur l'environnement et/ou sur l'aménagement du territoire.

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

Anziza MOUSTOIFA : C'est un processus participatif en amont du projet pour éclairer le maître d'ouvrage, c'est-à-dire avant que la décision soit prise. Mais ce n'est ni un sondage ni un référendum, ce sont les arguments qui font le geste du débat.

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

Anziza MOUSTOIFA : Le débat public a une durée de quatre mois. Il se terminera le 6 novembre, car il sera interrompu au mois d'août. Ces quatre mois permettront aux arguments de mûrir et d'évoluer. Toutes les réunions seront donc forcément différentes puisque nous allons dans toutes les communes de Mayotte.

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

Anziza MOUSTOIFA : Ce débat fera l'objet d'un compte-rendu final et d'un bilan dans un délai de deux mois après la fin du débat, soit le 6 janvier 2012. Le maître d'ouvrage aura ensuite trois mois pour indiquer publiquement les suites qu'il donne au projet.

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

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

Anziza MOUSTOIFA : Le débat est bien sûr organisé par une Commission particulière du débat public ici présente.

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

Anziza MOUSTOIFA : Comment participer au débat ? Pour participer, il faut tout d'abord s'informer. Vous pouvez vous informer sur le projet grâce au document du maître d'ouvrage que nous vous avons distribué tout à l'heure. Mais si vous n'en avez pas aujourd'hui, n'hésitez pas : la CPDP est là pour vous transmettre tous ces documents. Ou vous pouvez aussi passer au centre récupérer les documents qu'il faut. Les salariées de la CPDP sont ici présentes. Nous avons la secrétaire générale au nom de Carole DEVELTER qui est là. Vous pouvez la repérer. Nous avons Mme Faïza MADJ. Ensuite, M. Moncef MOUHOUDHOIRE.

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

Anziza MOUSTOIFA : Vous pouvez également vous informer sur l'organisation du débat grâce au document de la CPDP que nous vous avons distribué tout à l'heure aussi. Mais nous nous engageons à vous fournir tous les outils nécessaires pour que vous puissiez vous exprimer et vous informer sur ce débat.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous vous invitons ensuite à participer au débat. Pour cela, nous organisons 23 réunions publiques. Pour ceux qui ne souhaitent pas prendre la parole en public, ils peuvent faire appel à l'équipe pour que la question ou l'avis soit écrit. Donc, n'hésitez pas. Il y aura des feuillets qui seront distribués pour que chacun puisse, avec l'accompagnement de la CPDP, s'exprimer par rapport au débat. Tous les outils sont mis en place.

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

Anziza MOUSTOIFA : Vous pouvez aussi participer en rédigeant des cahiers d'acteur. Ce sont des dépliants rédigés et argumentés, qui sont imprimés et diffusés, pris en charge sur le budget du débat.

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

Anziza MOUSTOIFA : Enfin, vous pouvez participer sur le site Internet de la Commission grâce au système question/réponse. La CPDP veillera à la réactivité des réponses. Je souris,

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

oui, parce que vous savez avec tous les problèmes que nous avons en ce moment. Le débat... Nous avons mis en place le site Internet lundi 27, mais malheureusement ce n'est pas évident et tous les collègues nationaux qui sont là, M. Patrick LEGRAND ici présent, M. Jérôme LAVAUX, merci d'être là parce que ça vous permet de voir quels sont un petit peu les conditions de travail à Mayotte. Merci de votre présence.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous avons aussi les réunions publiques. Elles auront lieu du 1^{er} juillet au 5 novembre, donc nous avons commencé aujourd'hui, avec une interruption au mois d'août. Nous avons prévu 17 réunions de proximité et la Commission a souhaité aller dans toutes les communes de Mayotte pour encourager la population à participer d'une manière conséquente.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous prévoyons également des réunions thématiques pour approfondir certains sujets : les impacts pour la population de Petite-Terre, les enjeux économiques, les enjeux environnementaux et le déroulement du chantier. Mais nous pourrions adapter le programme des réunions si d'autres thèmes apparaissent durant le débat.

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

Anziza MOUSTOIFA : Les règles des réunions publiques. Ces réunions publiques doivent suivre les règles du débat. Comme je l'ai annoncé, la neutralité des membres et leur indépendance par rapport au maître d'ouvrage sont des principes importants de la Commission. Nous ne cesserons pas de le dire parce qu'il faut que le public et les citoyens comprennent bien quelles sont les règles de ce débat. Donc il y a cinq principes. J'ai annoncé deux principes. Les autres principes sont l'équivalence : les réunions publiques sont ouvertes à tous. Le temps de parole est limité à 2 minutes pour que le plus grand nombre de personnes puissent s'exprimer. Messieurs les élus et messieurs les chefs de service et tous ceux qui prennent la parole facilement, je vous invite tous à être là ce jour-là, mais je pense que tout le monde aura deux minutes. Nous pourrions faire une exception, mais deux minutes pour tout le monde, mais on verra bien en fonction des présentations. Mais en tout cas, nous souhaitons que vous soyez tous là pour que ce débat puisse être fructueux pour tout le monde. Merci.

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

Anziza MOUSTOIFA : Bien sûr, comme tu l'as rajouté, pour plus de clarté, merci de ne poser qu'une question à la fois. Donc, il ne faut pas... Pour que chacun puisse d'exprimer, on doit donner la parole à chacun pour qu'on puisse enregistrer toutes les questions. Donc, les trois principes. Ensuite, il y a la transparence : les présentations sont entièrement traduites en shimaoré ou shibushi. Tous les propos sont enregistrés et retranscrits intégralement. Il faut donc attendre d'avoir le micro pour parler, sinon cela ne pourra être pris en compte. Les interventions ne sont pas anonymes : chacun doit se présenter. Nous remercions de vous présenter au début de votre intervention. Et bien sûr, nous avons nos collègues qui viennent de métropole, qui sont là, qui enregistrent le débat. Tout est donc retranscrit.

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

Anziza MOUSTOIFA : Et enfin l'argumentation : nous vous demandons de détailler les raisons et motifs de vos prises de position. Cette exigence s'adresse aussi bien au maître d'ouvrage qu'aux différents intervenants. Donc, argumentez et ensuite... Nous avons quand même mis en place des outils qui vous permettront de faire ces argumentations, ce que nous appelons les cahiers d'acteur.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je vous présente rapidement le planning pour que vous puissiez participer activement au débat public. Le débat public aura lieu à Pamandzi le 9 juillet à 16 h sur la place de l'ancienne mairie. Je présente rapidement et puis je vous laisse traduire, comme ça, ça ira plus vite. Vous nous excuserez pour ces traductions, mais qui sont indispensables. À Dembeni, le vendredi 15 à 16 h sur le parking de la mairie ; à Bandrélé, le samedi 16 à 9 h sur le parking de la mairie aussi ; à Dzaoudzi-Labattoir, le samedi 16 à 18h à l'ACL de Labattoir ; à Chirongui, le 22 à 16 h au foyer : à Boueni, le vendredi 29 à 16 h à la salle de réunion de la Mairie ; et une réunion thématique sur les impacts du projet pour la population de Petite-Terre aura lieu à Dzaoudzi-Labattoir le samedi 30 juillet à 16 h à l'ACL.

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

Anziza MOUSTOIFA : Pour obtenir d'autres informations, donner votre avis ou poser une question, vous pouvez également contacter la CPDP, comme je l'ai dit tout à l'heure, mais je le répète, grâce aux coordonnées indiquées sur le document de présentation. Je vous remercie de votre attention. Vous pouvez maintenant poser vos questions sur le débat, son organisation et son fonctionnement. Merci de réserver vos questions sur le projet pour tout à l'heure, après la présentation de la DGAC. Donc, je vous laisse quand même le temps de poser quelques questions sur le débat avant de passer la parole au Président du Conseil général. Juste, si vous avez quelques questions sur le débat en lui-même, ce que je viens de présenter. Merci. Sinon, on peut passer au Président du Conseil général.

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

Anziza MOUSTOIFA : Le micro madame...

Mohammed ABDOUHAMISSI, habitant de Mamoudzou : Merci. Alors, je m'appelle Mohammed ABDOUHAMISSI, je suis de Mamoudzou. Une petite question par rapport à la présentation. Madame, vous venez de nous dire que tout ce que nous allons poser comme question sera pris en compte, mais l'expérience nous a toujours montré que, la plupart du temps, le projet est déjà fait, il est ficelé, et les propositions que nous formulons, malheureusement, restent toujours sans effet. Est-ce que ce ne sera pas le cas cet après-midi ? Merci.

Anziza MOUSTOIFA : Vous savez, comme nous l'avons indiqué, nous sommes ici membres de la CPDP. Il y a sept membres qui composent cette Commission. Nous ne pouvons pas nous prononcer sur le projet. Mais par rapport à votre question, vous savez que le débat public va permettre à chacun de s'exprimer. Nous avons indiqué en début de cette réunion que les réponses seront retranscrites, tout sera tout transmis. Vous dire que la décision, ce n'est pas nous qui la prenons. La décision, c'est... Nous avons quand même quatre mois de débat, deux mois pour faire le bilan à transmettre au niveau national et la décision... Au bout de trois mois, le maître d'ouvrage prendra sa décision, elle sera publique. Donc vous en serez informés. Je vous invite vivement à vous exprimer. Ne vous arrêtez pas à ça, comme quoi tout est déjà décidé. Si tout était décidé, je pense qu'on ne nous aurait pas donné tous les moyens pour mener ces débats-là. Et je ne vous le cache pas, cher collègue, nous avons organisé plusieurs réunions déjà, une cinquantaine, pour discuter avec tous les partenaires de cette île et les élus et les socioprofessionnels, les environnementalistes, tous ceux qui œuvrent dans ces domaines-là ont été consultés. Ça nous a pris beaucoup de temps avec l'équipe de la CPDP puisqu'il y a ces entretiens préalables. Tout a été consigné, rédigé. Mais tout cela, nous ne pourrions pas le diffuser. Mais par contre, et j'invite tous ceux qui étaient avec nous et qui nous ont quand même éclairés par rapport à ce sujet, qu'ils puissent venir et s'exprimer, parce que nous avons eu ces entretiens-là, mais ils ont été très intéressants. Et voilà. Donc, je vous invite à participer et nous allons transmettre toutes ces propositions-là et la décision viendra après. Merci de votre compréhension. Je pense que s'il n'y a pas d'autres questions, j'invite M. le Président du Conseil général à... Je ne sais pas où il est. Voilà. Jérôme, excuse-moi, je n'avais pas vu, est-ce qu'il y a une autre question ? OK, merci. La traduction, M.RASTAMI, parce que c'est important. Vas-y, rapidement.

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci. M. le Président, on vous écoute.

Saïd AHAMADI, troisième Vice-président du Conseil général de Mayotte : Madame la Présidente de la Commission du débat public, chers citoyens, habitants de Mayotte, chers amis, il me revient l'honneur de représenter le Président du Conseil général à l'occasion de

cette réunion d'ouverture du débat public sur la piste longue de l'aéroport de Mayotte, l'aéroport de Pamandzi. Aussi, en son nom, je souhaiterai remercier la Commission nationale particulière du débat public pour sa chaleureuse invitation de ce jour et la féliciter pour l'organisation de 23 réunions qui se dérouleront dans les différentes communes de l'île jusqu'au 5 novembre prochain, conformément au calendrier établi par la dite Commission. Ce débat, les élus du Conseil général comme l'ensemble des Mahorais s'en réjouissent, en raison de son caractère interactif. Il en est effet l'occasion pour chacun d'entre nous de prendre part à ce projet de piste longue que l'ancien Président de la République, M. Jacques CHIRAC, nous avait promis il y a dix ans, dans notre chef-lieu ici à Mamoudzou, avant d'être confronté dans son engagement par l'actuel gouvernement. C'est un débat qui symbolise la démocratie de proximité puisqu'il invite différents acteurs locaux, qu'ils soient économiques, associatifs ou autres, à s'exprimer pleinement sur un sujet qui concerne notre développement territorial. C'est la raison pour laquelle nous disons aux Mahorais de s'en saisir, de participer nombreux et de ne pas se laisser influencer par des discours ou des positionnements de nature à empêcher la réalisation d'un projet qui conditionne autant notre avenir. Ceci étant, s'agissant des impacts environnementaux d'une telle réalisation sur Mayotte, nous attendons que des mesures de protection du lagon soient rapidement définies. Pour ce qui est du cahier d'acteur que le Conseil général doit présenter, il devra être disponible en septembre. Mais dès à présent, nous voudrions insister sur un aspect : les élus du Conseil général optent exclusivement pour la piste de 3 000 m, et non celle de 2 600 proposée dans le dossier présenté par le maître d'ouvrage, car ce dossier s'appuie sur des éléments de 2003 voire 2005, alors que depuis des avancées technologiques existent. Notre aéroport, l'aéroport de Pamandzi, doit être en mesure de s'adapter aux appareils modernes et être ainsi capable d'accueillir des Airbus A380 comme à la Réunion. Il n'est donc pas souhaitable de limiter les capacités de cet aéroport de Pamandzi. Les Mahorais, comme vous le savez, attendent ce projet depuis longtemps et ils espèrent en voir une issue favorable très prochainement, afin que le désenclavement aérien favorise aussi le désenclavement économique, culturel, de Mayotte. Je vous remercie de votre attention.

Saïd AHAMADI procède à l'interprétariat en shimaoré de sa précédente intervention.

Waturukufu walezi, wadjamalifu, wakazi wa Momoju,

Wutukufu ju langu leo nilague vhanu ha li ji la prezidâ watru, ikao amba a hari mwa musafara hari mwa yi Farâtsa ßole. De mana nilaguwao ha li ji la prezidâ wa Kôsei jenerali leo, ße wami de Said Ahamadi, vis-prezidâ wa raru wa yi Kôsei jenerali yatru ya Maore.

Tsifurahi na ivho ikao amba vhußulwa li kungumanyo lini ile wa maore wa tekeleze zi fikira zao hari mwa yi tere ya âvio ya shi Maore, tere ya âvio ya Pamandze. Ha li dzina la prezidâ watru Daniel ZAIDANI, risiparilia rivhosheleye marahaßa yi shikao ini ikao yarengedza makungumanyo yanu yakao amba yatsofanyishiha hari mwa zi komini kumi na saßa za shi Maore, hari mwa makungumanyo shirini na traru. Ha yi namna iyo, wasi madhwamana wa Kôsei jenerali, ha wutsanganiha na wu wengi wa wamaore, rijivhiwa ivho ikao amba

mahadisi yanu kayatsoka mahadisi ya ndrani, mahadisi ya kotsoni, be yatsoka mahadisi ya heuni. Ha yi namna iyo, ile kula mukazi ashindre ataɓaruku hari mwa yi shandza ya avio ini ikao amba rasi watru wa yi Daula, bwana Jacques CHIRAC, aka ayimbumbunya Momoju vhanu madza ina maha kumi. Leo yi hadisi yahe ile irengwa mihono mili na yi Guvernema yatru. Li kungumanyo lini lisuyenyesedza wustaaraɓu muvhia ikao amba watru wasendra malagoni ile wakazi watoe fikira zao. Neka wao watru ikao amba washapiha na akiba, neka wao watru ikao amba washapiha na wulanga, au na kakula mutru ilio amba ana trongo zahe zimusongao na trongo ya yi tere ya avio inu, apare azitekeleze mana ihusu de wu muketsio na wu murekeɓesho wa yi Maore djumla. Ha yi namuna iyo, nisiambia wa Maore warenge li kungumanyo lini walikokotreze, wasilishie waja watrilwa harmwa muharibati au watserewa maji na fikira ikao amba za wale watsovhendza amba yi Maore iketsi moni na wurôtro, iketsi moni na wutshafi, harmwa trongo ikao amba ihusu wuhususwia wa Maore na wuhususwia wao pia.

Be yi tere ya avio inu itsojua ikena madhwara na wu wulanga, hususwani yi bahari ikao amba ini de wu tadjiri watru. Basi ha yi namna iyo, risumia amba yi shikao na ya madhwamana ikao amba watsoshapiha na trongo zini wafanye namna ata wulanga ujue wustehilwe.

Wasi madhwanana wa Kôsei jenerali, ritsoangiha fikira zatru rizitsahao hari mwa yi shandza ya ropulani inu ya Pamandze baada yi tsumu itsokomao. Be rangu leo risuparilia kamwe vhanu ritrie mada hari mwa trongo moja : wasi madhwamana wa Kôsei jenerali rarenga yi yezi safari zinu, rilaani shandza ya ropulani iliona metera alifu mbili wa sita mia; ritsaha shandza ya ropulani wushashi ikena metera alifu traru mauri de namuna wadjemazatru wakoitsaha, mana wujuzi leo wunyesedza amba ritsoshindra rifanye shandza ya ropulani inu. Na yi shandza ya ropulani ya Pamandze inu, ilazimu ike namna amba ifai wa maore, ha namna iyo zi ropulani bole zafanyiwa zirongolwao A380 zi vthingao watru thamani mia jauleni, ilazimu zipare nafasi zitruye hari mwa yi shandza ya ropulani ya Maore, shandza ya ropulani ya Pamandze. Wamaore, mauri de namna iyo muzijuao, ishandza ya ropulani inu riitamani rangu maha mengi. Ha inamna iyo, risumia safari zini ike amba ini tsi pupu de ravholwalo be ike amba ini trongo ya kusudi ile Maore ilawe hari mwa wutaabifu wa akiba, ilawe tsena harimwa wutaanbifu wa misafara ya hawani inshaa llahu taala.

Marahaɓa.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. le Président. J'invite Monsieur... J'invite maintenant M. le Secrétaire général à prendre la parole. Et je vous invite tous vivement à attendre et patienter parce que nos chers collègues, qui sont assis à ma gauche, vont quand même présenter le dossier. Et ce serait quand même intéressant que vous puissiez les écouter et, en même temps, pouvoir réagir par rapport au projet. Merci de votre patience. M. le Préfet.

Patrick DUPRAT, représentant de M. le Préfet de Mayotte : Merci Mme la Présidente. Je serai rapide. Je sais que l'auditoire est surtout intéressé par la présentation du projet. Très

rapidement, le Préfet de Mayotte m'a demandé de le représenter ce soir, c'est un grand honneur. Ce débat répond à un principe constitutionnel. Rapidement, comme l'a rappelé le Préfet, je voulais saluer d'abord Mme la Présidente bien sûr, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Mesdames et Messieurs les élus, M. le Maire de Mamoudzou et M. le Président du Conseil général, ainsi que vous tous, chers amis mahorais qui participez à ce débat important, rare en métropole également, en France. Le sujet est d'importance. Rapidement, comme vous le savez, la déclaration de Rio sur l'environnement et le développement du 14 juin 1992 a posé le principe que la meilleure façon de traiter les questions d'environnement et d'assurer la participation de tous les citoyens concernés et a également précisé que chaque individu doit avoir dûment accès aux informations relatives à l'environnement que détiennent les autorités publiques, et avoir la possibilité de participer au processus de prise de décision. Alors, ce principe posé par cette déclaration de Rio, il a été confirmé dans la Charte de l'environnement annexée en 2005 à la Constitution qui dispose en son article 7, maintenant, que toute personne a le droit, dans les conditions et les limites fixées par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. Alors, ce débat public sur le projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux long-courriers à Mayotte a pour objet d'assurer l'exercice de ces droits des citoyens d'information et de participation. Alors, cette participation se manifeste par la création au niveau national d'une Commission nationale du débat public. Et je voudrais également en profiter pour saluer le Vice-président de la Commission nationale du débat public, qui est parmi nous et qui a fait également le déplacement depuis la métropole, pour nous assister... pour assister Mme la Présidente et veiller à ce que tout se passe correctement. Alors je le salue, M. BERTRAND, qui est parmi nous là-bas. Dans cette Commission nationale, rapidement, en fonction des éléments dont elle dispose...

Anziza MOUSTOIFA : Monsieur...

Patrick DUPRAT : Oui ?

Anziza MOUSTOIFA : Monsieur le Secrétaire général, vous nous excusez, c'est vrai, ça va prendre du temps, mais si on peut traduire. C'est important ce que vous venez de dire. Juste rapidement, on ne va pas traduire la totalité, mais quand même les éléments clés. M.RASTAMI, si on peut les traduire rapidement. Merci.

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

Anziza MOUSTOIFA : C'est bon M. le Secrétaire général.

Patrick DUPRAT : Merci Mme la Présidente. Alors, cette Commission nationale, c'est une autorité indépendante. Pour répondre un peu aux préoccupations de la question de tout à l'heure, elle saisit des projets qui dépassent la somme de 100 millions d'euros, dont les catégories d'opération sont définies par un décret en Conseil d'État et dès lors que ces projets présentent des enjeux socio-économiques et ont des impacts significatifs sur

l'environnement et l'aménagement du territoire. Une fois qu'elle s'est saisie des projets, cette Commission, elle peut décider, en quelque sorte, de décentraliser son action par la création de Commissions particulières du débat public. C'est ce qui s'est passé à Mayotte compte tenu de l'enjeu : la Commission nationale a décidé qu'il fallait, compte tenu des enjeux, il fallait créer à Mayotte cette Commission particulière du débat public que président Mme la Présidente avec ses collaborateurs. Voilà. C'est essentiellement ce que je voulais vous dire. Encore une fois, l'État, le maître d'ouvrage et essentiellement la Direction générale de l'aviation civile, une fois le débat clos, a en gros trois mois pour se prononcer et pour prendre en compte les observations qui ont été formulées au cours de ces débats publics. Mais, vraiment j'insiste, c'est une procédure qui est innovante, qui est rare, qui est vraiment un enjeu de la démocratie participative. Et je me réjouis que Mayotte ait vraiment pu bénéficier de cette procédure. On est vraiment dans la modernité et tournée vers l'avenir. Merci Mme la Présidente, merci à vous tous et bon débat public.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. le Secrétaire général et je vous laisse traduire cette deuxième partie rapidement et puis on passe à nos collègues de la DGAC. Merci.

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Je vous invite donc à écouter nos collègues. Donc je vous passe la parole... je passe la parole à la DGAC. Merci de votre attention encore une fois.

Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC : Merci Mme la Présidente. Nous avons quelques images pour agrémenter le discours.

Lancement d'un diaporama.

Yves DEBOUVERIE : Je ne sais pas si les images et les textes sont très lisibles. Je voulais rappeler tout d'abord que l'État a accompagné depuis des dizaines d'années le développement du transport aérien à Mayotte et il a adapté pour cela progressivement l'aéroport de Mayotte. Les plus anciens ici présents se rappellent peut-être que dans les années 70, c'était un avion à hélice, Hawker Siddeley 748, qui desservait l'aéroport de Mayotte pour aller à la Réunion. Et la piste, à l'époque, c'était 1 300 m, 1 350. En 1995, on a augmenté... l'État a augmenté la longueur de la piste et l'a portée à 1 930 m, la longueur actuelle. Ça a permis de généraliser et d'augmenter la taille des avions biréacteurs moyen-courriers qui desservaient Mayotte, et notamment pour aller à la Réunion. Il y a un nouveau développement qui a été fait en 2004, avec l'élargissement de la piste qui a permis que des avions gros porteurs – ce que l'on voit aujourd'hui sur l'aéroport – que les avions gros porteurs puissent atterrir et décoller à Mayotte. C'était en 2004. Et bien maintenant, le développement de la plateforme se poursuit. C'est du moins le projet que je vous présente aujourd'hui. Une nouvelle étape est prévue avec la création d'une piste adaptée aux vols long-courriers. Et bien on prévoit pour cela une piste de 2 600 m. L'objectif est de rendre possible l'élargissement de la desserte internationale de Mayotte qui est actuellement limitée à des lignes régionales. Et surtout, l'objectif, c'est de mettre en œuvre des vols

directs de Mayotte vers la métropole, vers Paris, car ces vols directs sont attendus par les Mahorais. La forte croissance du trafic aérien à Mayotte, qu'on a pu constater ces dernières années, le trafic a été multiplié par dix en vingt ans, rend possible au plan économique la mise en œuvre d'une ligne directe sur Paris. Et c'est donc maintenant que se pose la question de l'infrastructure. Je rappelle qu'aujourd'hui les passagers, pour aller à Paris, doivent choisir entre passer la Réunion ou par Madagascar, par le Kenya. Il n'y a pas de vol direct pour aller de Mayotte à Paris.

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

Poursuite du diaporama.

Yves DEBOUVERIE : La piste actuelle de l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi est trop limitée pour permettre en toutes circonstances des vols directs vers Paris, pour qu'ils décollent vers Paris. La piste est courte, il y a des collines dans l'axe de la piste au niveau de Pamandzi, colline de Labattoir notamment, qui sont pénalisantes pour les avions et il y a des habitations qui sont très proches, ce qui pose des problèmes par exemple de souffle de réacteurs. L'atterrissage des avions gros porteurs qui viennent directement de métropole – il y a en aujourd'hui comme vous le savez – est possible la plupart du temps, mais pas tout le temps. Ainsi, la semaine dernière, vous avez vu qu'un avion de la compagnie Corsairfly qui venait directement de Paris n'a pas pu atterrir à Mayotte parce que, compte tenu des conditions météorologiques du moment, la piste était trop courte pour atterrir. Chacun de vous le sait, la compagnie Air Austral a prévu de lancer le 31 octobre 2011 des vols directs vers Paris au moyen d'un nouvel appareil que la compagnie est en train d'acquérir, un avion qui est particulièrement performant et qui est compatible avec la longueur de piste actuelle. Ainsi l'objectif de la desserte directe entre Mayotte et la métropole sera en très grande partie atteint. L'objectif que nous recherchons tous depuis de nombreuses années, c'est-à-dire des vols directs, sera en grande partie atteint avec les vols d'Air Austral. D'ailleurs, la compagnie Corsairfly, elle aussi, étudie la possibilité de faire des vols directs avec son avion. Donc, dans ces conditions, vous allez me dire, s'il y a des vols directs Mayotte-Paris dans quelques mois, pourquoi faire, pourquoi modifier la piste et pourquoi prévoir une piste plus longue. Alors le problème, c'est que le décollage de vols directs vers Paris sera possible très souvent, mais pas tout le temps. Compte tenu des problèmes opérationnels, dès que les conditions météorologiques ne seront pas favorables, l'avion ne pourra pas décoller avec le plein de passagers et donc la compagnie sera obligée de réduire la quantité de carburants qu'elle prendra à Mayotte et de faire une escale en cours de route, entre Mayotte et Paris, pour faire le plein de carburant. Et ça se traduira par un retard pour les passagers à l'arrivée à Paris. Pour la compagnie Air Austral, avec son avion, l'estimation de la compagnie, c'est qu'il pourrait y avoir des problèmes : 15 % des vols. Ce n'est pas très satisfaisant pour les passagers et donc c'est la raison pour laquelle il paraît utile et très souhaitable d'allonger la piste de Mayotte.

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

Poursuite du diaporama.

Yves DEBOUVERIE : Donc l'objectif du projet que je présente aujourd'hui est donc de permettre, par toutes conditions météorologiques, des vols directs vers la métropole au départ de Mayotte. Il permettra également d'accueillir à Mayotte des avions de plus grosse capacité. La desserte aérienne est vitale pour Mayotte, chacun d'entre vous le sait fort bien. Les enjeux en termes de désenclavement et de développement économique sont évidents. Le projet est destiné à répondre à des attentes de la population et des acteurs socioéconomiques mahorais en matière de continuité territoriale, de réduction du temps de vol, de baisse des tarifs pour les passagers, pour le fret, d'ouverture à plus de concurrence, avec de nouvelles compagnies, d'augmentation du trafic aérien, développement du tourisme, du tourisme spécialisé comme le souhaite Mayotte, acheminement plus rapide des marchandises, développement de filières à l'export, etc.

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

Poursuite du diaporama.

Yves DEBOUVERIE : Alors, les caractéristiques de notre projet de piste longue sont les suivantes. Une première question qui se posait était de savoir s'il ne fallait pas déménager l'aéroport sur un autre site. Il y a déjà longtemps, on a étudié d'autres sites en Grande-Terre, en Petite-Terre. La conclusion, c'était que ces sites extérieurs avaient vraiment trop d'inconvénients et ils ont été abandonnés. En restant sur le site actuel de l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi, deux solutions possibles pour faire une piste plus longue : première solution, c'est d'allonger la piste actuelle ; deuxième solution, c'est de créer une deuxième piste que nous appelons piste convergente parce qu'elle est oblique par rapport à la piste actuelle et donc elle est créée sur le lagon. Le choix qui est proposé, c'est celui d'une piste convergente, que nous appelons convergente, 2 600 m. L'avantage pour les avions, c'est qu'il n'y a plus d'obstacle dans l'axe, la colline de Labattoir n'est plus sous les avions. Ça permet pour les habitants de Pamandzi de ne plus être survolés à très basse altitude et la longueur de 2 600 m nous paraît être un bon compromis entre le besoin futur des avions gros porteurs et les contraintes environnementales qui se posent. 2 600 m, ça permet d'accueillir une très large gamme d'avions gros porteurs long-courriers, mais c'est pas exactement ce qu'il faut pour l'A380. Deux scénarios vous sont présentés. À droite, vous avez donc le scénario 2, scénario qui prévoit de créer directement la piste convergente en la faisant partir de l'extrémité sud de la piste actuelle, donc du côté mer, et de la faire remonter le long de la côte et le long des habitations de Pamandzi sur le lagon. C'est l'image de droite. L'autre scénario, le scénario 1, à gauche, prévoit deux étapes : une première étape qui consiste à allonger la piste actuelle pour la porter de 1 930 à 2 310 m, 400 m de plus – pourquoi ? Parce que c'est la longueur de piste nécessaire pour que les vols d'Air Austral

notamment, avec le nouvel avion, puissent décoller de Mayotte vers Paris avec le plein de passagers, quelles que soient les conditions météorologiques. Elle devrait également permettre à l'avion de Corsairfly de voler la plupart du temps, de décoller la plupart du temps pour des vols directs de Mayotte vers Paris. Donc, première étape, allongement de la piste actuelle, suivi ultérieurement de la création de la piste convergente. Cette piste convergente, créée ultérieurement, elle partirait de l'extrémité de l'allongement de la piste, donc plus loin dans la mer, conformément au schéma que vous avez à gauche. L'intérêt, l'un des intérêts que l'on ne voit peut-être pas très bien, c'est que le scénario 1, à gauche, est plus favorable aux habitants de Pamandzi, car ils seraient moins gênés par les avions de la piste convergente.

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

Poursuite du diaporama.

Yves DEBOUVERIE : Le projet que nous présentons soulève naturellement des difficultés au plan de l'environnement. Alors, les contraintes environnementales seront pleinement prises en compte dans l'élaboration du projet, conformément à la réglementation. C'est notamment ce que l'on appelle l'étude d'impact qui devra précisément évaluer les impacts environnementaux et définir les mesures à prendre pour éviter, pour réduire ou pour compenser ces impacts. L'étude d'impact sera réalisée – c'est la réglementation – après le débat public et constituera un élément important du dossier sur lequel la population sera à nouveau consultée lors de la procédure d'enquête publique. Sans attendre cette échéance, nous avons déjà lancé la première étape de l'étude d'impact, qui s'appelle... celle qui permet de dresser l'état... ce qu'on appelle l'état initial de l'environnement. Et les dossiers écrits que vous avez en tiennent largement compte. Je voudrais, à ce stade, simplement mentionner les principales préoccupations que nous avons et qui sont sans doute les vôtres en matière d'environnement. Premièrement, la piste que nous proposons est construite sur le lagon, c'est-à-dire qu'elle entraîne la destruction d'herbiers, ce qui est compliqué et nécessite d'étudier les éventuelles perturbations de l'écoulement des eaux du lagon. La création de la piste peut également entraîner une construction sur le platier et une détérioration d'une zone de mangrove. Autre question environnementale qui nous préoccupe, c'est celle des matériaux pour le remblai. D'abord la question du prélèvement : où est-ce qu'on va prélever les matériaux ? Il y a un volume considérable pour les matériaux de remblai à faire venir sur l'aéroport, plusieurs millions de m³. Les études qui ont été faites ont montré que c'est possible, ce n'est pas simple, mais c'est possible. Il y a des sites de prélèvement qui sont possibles. Néanmoins, notre hypothèse de base, parce que c'est la plus facile à mettre en œuvre, c'est de prélever les matériaux sur les collines du Four à Chaux ou la colline de Labattoir. Mais évidemment, le prélèvement des matériaux sur les collines de Labattoir pose d'autres problèmes écologiques puisqu'il y a des espèces protégées qu'il faudra déplacer et d'autres questions sur lesquelles on aura l'occasion de revenir dans le détail. Autre question liée aux matériaux, c'est le transport, le transport des matériaux entre le lieu de

prélèvement et l'aéroport. Là aussi, notre hypothèse de base, c'est une question compliquée, il faudra qu'il y ait des études complémentaires. Notre hypothèse de base, c'est ce que ça ferait en camion, ce qui aurait la désagréable conséquence d'avoir un trafic très important de camions traversant la commune de Pamandzi entre le lieu de prélèvement ou la barge par laquelle arriveraient les matériaux et l'aéroport. Ça aussi, c'est une question qu'il faudra étudier de près. Solution palliative éventuelle, ce serait de créer une bande transporteuse le long de la côte pour éviter le recours à des camions.

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

Poursuite du diaporama.

Yves DEBOUVERIE : Alors, quels sont les gains...

Anziza MOUSTOIFA : M. DEBOUVERIE, excusez-moi. C'était juste, j'avais juste une question à poser au public parce que... est-ce qu'on continue la traduction ou bien les personnes ici présentes s'expriment en français ? Et dans ce cas-là, nous laissons M. DEBOUVERIE terminer rapidement sa présentation pour pouvoir quand même laisser la place aux questions, parce qu'il y a pas mal de gens qui ont envie de poser des questions. Et si peut-être on continue à traduire, je ne sais pas... Je ne peux prendre la décision, mais je demande l'avis de tous : est-ce qu'on continue la traduction en shimaoré ou on... Quelle est... C'est bon, on continue en français pour aller plus vite pour laisser la place aux questions ? C'est bon ? Comment M. BACAR ? Le micro, s'il vous plaît. Il y a quelqu'un qui peut donner le micro ? Oui. Allez-y.

Max Raymond RAJOANA, habitant de Mayotte: M. RAJOANA. Je pense qu'il serait sage que la traduction continue comme le veut le texte. Ne croyez pas qu'on ait toutes les langues ici, il y a des gens qui sont à l'extérieur, même s'ils ne sont pas à côté de nous, à cause de l'écho, ils entendent et ils veulent comprendre ce qui se dit ici.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, merci. Passez le micro à M. Bacar ALI BOTO, s'il vous plaît. J'ai fait exprès pour permettre à tout le monde de pouvoir s'exprimer et puis on continue l'introduction. Allez-y, M. BACAR.

Bacar ALI BOTO, habitant de Mayotte, entrepreneur et acteur de la vie politique mahoraise : Par rapport à cette question, moi je pense à l'avenir, il faudrait organiser, pour gagner du temps, des débats... Il faudrait organiser des débats en français exclusivement et d'autres débats en mahorais exclusivement. Comme ça, on gagnerait du temps. Parce que là on fait deux fois, on perd deux fois plus de temps. En plus, comme c'est coupé à chaque fois, parfois on perd le fil de l'explication. Enfin, c'est ma proposition. Il faudrait faire des réunions différentes.

Anziza MOUSTOIFA : Les propositions sont retenues, mais moi j'ai une équipe, donc nous allons y réfléchir parce... Pouvoir faire des débats dans toutes les communes de mettre en français, ensuite en shimaoré, ça ne va pas être facile cher collègue. Nous nous retournons

et je laisse la parole à M. DEBOUVERIE pour terminer l'intervention. Excusez-moi de vous avoir interrompu M. DEBOUVERIE.

Yves DEBOUVERIE : Je vous en prie. Alors quels sont les gains pratiques que l'on peut attendre de tout ça, que les Mahorais peuvent attendre de tout ça en matière de transport aérien ? Il est clair que tout ce qu'on attend comme principal bénéfice, c'est lié aux vols directs vers Paris. Les vols directs vers Paris, c'est un gain de temps considérable pour les passagers puisqu'on va passer de quinze heures de temps de trajet à dix heures, c'est également des baisses de tarifs parce que le temps de vol diminue, même si vous savez qu'il y a un problème du prix du carburateur à Mayotte qui pourrait atténuer et compenser en grande partie la baisse qu'on pourrait légitimement attendre sur le prix du billet. Comme le prix du carburateur à Mayotte est très élevé, ça coûterait plus cher qu'un vol passant par la Réunion finalement. Donc, il y a un problème de ce côté-là. La piste longue aurait pour effet de rendre possible, par toutes conditions météorologiques, les vols directs sur Paris. La piste longue permettrait, rendrait possible l'utilisation d'avions encore plus gros que les avions actuels, par exemple le Boeing 777-300 qui est le gros avion qu'Air Austral utilise entre Paris et la Réunion, qui fait 80 sièges de plus. Il y aurait un effet favorable sur les billets parce que les avions plus gros coûtent moins cher au siège et il y aurait une possibilité de diversification des destinations et d'ouverture plus large à la concurrence, si du moins le trafic est suffisamment important pour justifier ces effets-là.

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

Poursuite du diaporama.

Yves DEBOUVERIE : Alors, qu'est-ce qui va se passer maintenant ? Il y a déjà eu des concertations sur le projet qui vous est soumis ce soir, concertations au niveau d'un comité de pilotage présidé par le Préfet et avec des représentants des élus et des représentants des acteurs socioéconomiques de Mayotte. Avec l'ouverture ce soir du débat public, première réunion ce soir, c'est donc l'ensemble de la population de Mayotte qui est invitée à s'exprimer, à donner son avis, à poser des questions sur notre projet. Pour répondre à une observation qui était faite tout à l'heure, ce projet n'est pas ficelé. Comme vous l'avez vu, il y a de nombreuses questions qui se posent. On vous propose plusieurs scénarios, donc le projet n'est pas ficelé et nous sommes ouverts au débat. Donc à l'issue du débat public, et bien des décisions devront être prises pour la suite que l'État entend donner à ce projet. Le calendrier, si le projet... si la décision est prise de poursuivre le projet, le calendrier pourrait être le suivant : de nombreuses études ont déjà été faites, mais il y a encore beaucoup d'études à faire qui seront faites en 2012 avec une étape importante, que l'on peut prévoir fin 2012, qui est celle de la procédure d'enquête publique. C'est une nouvelle consultation : ce n'est pas le débat public, c'est l'enquête publique. Les études se poursuivront en 2013-2014 et on prévoit les débuts de travaux en 2015. Durée des travaux : à préciser, naturellement, en fonction des études précises, mais ça devrait être de l'ordre de deux à trois ans.

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

Fin du diaporama.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. DEBOUVERIE. Je laisse la parole au public. Le micro, s'il vous plaît. Nous avons... on note rapidement les personnes. Il y a M. Bacar ALI BOTO, M. MASKATI. Oui, une question à la fois, pas deux questions et puis on passe la parole parce que sinon... Que tout le monde puisse s'exprimer.

M. Ali Boto BACAR : BACAR Ali Boto, moi c'est...

Anziza MOUSTOIFA : Deux minutes.

M. Bacar ALI BOTO : Une observation pour la piste. Je pense que nous sommes tous convaincus à Mayotte que c'est une nécessité économique et sociale absolue. On ne peut pas poser la question de le faire ou de ne pas le faire. À Mayotte, on est tous d'accord : il faut la piste longue. Maintenant, pour le choix, moi je pense que le scénario 1 étape 2 est le mieux adapté, puisque que ça permet de récupérer du foncier sur la mer et en même temps, ça épargne un peu le village en termes de sonorité. Et ma dernière observation qui est aussi une question : est-ce qu'on peut faire la piste sans penser à la liaison Grande-Terre/Petite-Terre ? Je pense que le système de la barge actuellement, déjà actuellement, ne satisfait pas le besoin de la population, et qu'avec une piste longue et le trafic qui va augmenter sensiblement, on ne peut pas ne pas penser dès à présent à étudier le pont entre Mamoudzou et Dzaoudzi, entre la Petite et la Grande-Terre. Si on fait ça... si on ne fait pas ça, on va se retrouver assez rapidement avec un goulot d'étranglement et que tout sera bloqué sur la Petite-Terre. Ça ne sera pas viable. Donc je pense que, dès à présent, il faut lancer aussi l'étude du pont entre Petite-Terre et la Grande-Terre.

Bacar ALI BOTO procède à l'interprétariat en shimaoré de sa précédente intervention.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Merci Monsieur. Je vous demanderai de vous présenter à chaque fois, parce que bien sûr je ne connais pas tout le monde. Donc merci de vous présenter. Et je laisse la parole à la DGAC pour apporter une réponse ou un complément d'information par rapport à l'intervention de notre collègue, M. BACAR Ali Boto qui s'est présenté tout à l'heure.

Yves DEBOUVERIE : Mme la Présidente, j'ai bien noté la position qui a été prise. Sur la question du pont, je n'ai pas de légitimité particulière pour en parler. Ce n'est pas moi qui suis responsable de faire un pont entre Petite-Terre et Grande-Terre. Je dirai simplement que du point de vue... Si je représente le monde du transport aérien, on va sans doute faire des efforts... On est en train de faire des efforts pour moderniser l'aéroport, pour qu'il soit un aéroport plus accueillant, plus efficace, plus opérationnel. Et c'est vrai qu'il serait bien que les accès terrestres soient également modernisés, terrestres et maritimes évidemment.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Monsieur. Vous traduisez s'il vous plaît, rapidement. Merci.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention d'Yves DEBOUVERIE.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Ensuite, il y avait Monsieur qui est devant. Vous circulez... il faut vraiment que le micro circule rapidement s'il vous plaît. Voilà, merci.

Ibrahim ALI MASKATI, habitant de Pamandzi : Bonsoir. Moi, je m'appelle MASKATI, j'interviens ici en tant qu'habitant de Pamandzi. Je suis né là où il y a la grande mosquée actuelle, où il faut la déplacer. En fait, mon propos – je vais le synthétiser – c'est en ce qui concerne les nuisances liées aux infrastructures aéroportuaires, notamment les maladies qui sont développées. Il y a notamment le problème lié au sommeil, il y a les maladies cardiovasculaires et d'hypertension, il y a les troubles de l'apprentissage ainsi qu'acouphènes et gênes. Ce propos ne dit pas qu'il ne faut pas qu'on fasse la piste longue. Il faut qu'on la fasse et notamment, je vais dans le sens du scénario n° 1 étape 2, puisque c'est celui qui va permettre d'éviter les zones à forte densité humaine. Ensuite, il faudrait qu'on voit au niveau de la réglementation : en réglementation internationale, européenne, notamment deux directives de 2002 et de 2000, ainsi que sur le plan national, il y a des réglementations qu'il faut faire appliquer sur ce projet. L'installation notamment d'une station de mesure des bruits, l'installation d'un PGS (plan de gêne sonore), la mise en place d'un PEB (plan d'exposition au bruit). L'idée, c'est quoi ? C'est d'arriver... L'environnement humain doit être également pris en compte. Et cette piste, scénario 1 proposition 2, permet justement ce dégagement vers la mer et qui permet de répondre à ces exigences. Les propositions, je vais les transmettre au niveau de la Commission pour pouvoir vous donner un peu plus d'informations.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Je laisse la traduction à l'association ici présente. Merci M. MASKATI.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je laisse la parole à la DGAC pour... Merci M. MARTY. On n'entend pas.

Christian MARTY, directeur de la sécurité de l'aviation civile pour l'Océan Indien : Merci Mme la Présidente. La question est très intéressante et nous y sommes bien entendu attachés pour regarder précisément quels étaient d'une part – bien entendu, je vous rassure – les aspects réglementaires à prendre en compte. Nous sommes tout à fait soucieux de l'intérêt de la population pour ces aspects, de manière à ce que à la fois l'environnement comme Yves a pu vous le présenter tout à l'heure, mais aussi l'impact sonore, l'impact bruit, puissent être intégrés et que vous en ayez connaissance. Il y a Jérôme, mon collègue... il est parti, dommage. On a préparé un certain nombre de schémas qui reposent sur des études de bruit et qui sont les prémisses du plan d'exposition au bruit que vous avez exposé tout à l'heure. Je pensais qu'on aurait pu vous les montrer ce soir, bon on a un problème technique. En revanche, ils seront présentés dans les prochaines réunions et notamment la première d'entre elles à la fin du mois, le 30 juillet je crois. La réunion thématique sur les

aspects impact environnement. On pourra vous montrer tout cela, vous verrez précisément ce que donnent ces différentes simulations. Elles tiennent compte d'une part de la situation actuelle, et bien entendu du développement escompté du trafic aérien sur Mayotte avec l'augmentation des vols, du nombre de passagers, de la population, qui mécaniquement a un impact sur l'accroissement du trafic. C'est une dimension qui est très importante, c'est quelque chose que nous aurons l'occasion de vous montrer de manière très détaillée. On définit un certain nombre de zones qui font l'objet de ce plan et on adopte certaines mesures de restriction, notamment en matière d'urbanisation. Il faut le savoir, c'est un élément fort, puisque ça devient, ce plan d'exposition au bruit, un document qui devient opposable au tiers et doit intégrer le PLU des communes. Tout est prévu, cet aspect réglementaire, les premières études ont été faites. Et j'espère, nous aurons l'occasion de vous montrer ça très rapidement dès que ce problème technique sera levé.

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

Anziza MOUSTOIFA : Voilà, pour... Nous allons quand même prendre rapidement trois questions. Il y a Madame qui a demandé, Monsieur qui est devant et la troisième question qui est devant et puis on revient devant, s'il vous plaît. Monsieur, s'il vous plaît, votre question. Donc on laisse Madame, ensuite Monsieur qui est devant et une autre personne derrière et puis on revient devant. Et en même temps, notre collègue essaie de traduire les trois questions et ça permet au maître d'ouvrage de pouvoir répondre à trois questions. C'est vrai, c'est un exercice pas facile, mais très intéressant pour nous tous. Merci de prendre la parole.

Wardat MONJOIN, habitante de Mayotte, ingénieure en environnement pour le bureau d'étude CET : Bonjour, je m'appelle Wardat MONJOIN. En tous cas, je suis contente aujourd'hui, car je crois qu'on va finir par l'avoir cette extension d'aéroport, parce que le débat, il date. Même ma grand-mère m'en a parlé. Ça date de 1985. Il est dommage que dans l'exposé, on ne nous ait pas parlé de l'historique, parce que s'il y a une question à laquelle on peut dire qu'on a gagné dans le débat, c'est que tous les Mahorais, et que toute autre personne d'ailleurs, ont besoin de cette extension. Traverser le Kenya, aller à la Réunion, revenir à Mayotte, ça suffit. Ça, c'est déjà une chose. On a parlé des enjeux, mais il y a un enjeu principal dont on ne parle pas, qui est l'enjeu social. Est-ce que aujourd'hui dans le bilan qu'on appelle socioéconomique, on a relevé réellement les avantages induits par cette extension d'aéroport, qui ne sont pas des calculs économiques de taux de rentabilité ou autre, mais l'avantage du cadre de vie du Mahorais ? Parce que ça, c'est important aussi. Les échanges, des gens en souffrent avec la barge. On veut aller aux Seychelles, il faut qu'on aille à Maurice, la Réunion pour aller aux Seychelles, c'est à côté. On veut aller au Rwanda, il faut qu'on passe par Maurice, Nairobi... On a besoin de découvrir l'Afrique australe aussi. Donc on ne se limite pas dans la région. On veut bien découvrir ailleurs et développer. Et donc, l'élan économique que doit engendrer cette extension qui va nous désenclaver, parce que c'est aussi une question de mobilité et de continuité territoriale. Aller à Paris en dix

heures de temps, c'est quand même plus agréable que les quinze heures de temps, sans compter les escales. Donc, c'était le point important. Et je pense que c'était le point essentiel, parce qu'on a commencé le projet avec 60 000 habitants. On est aujourd'hui avec 200 000. On prévoit des extensions de population. La population mahoraise, elle est jeune. Les jeunes aspirent à se développer, on veut de l'Internet et autre. Ce débat social est important. Merci.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Madame. On enregistre une autre question et puis le traducteur traduit les trois questions en même temps. Donc une personne derrière et Monsieur qui est devant aussi. Présentez-vous s'il vous plaît.

Hamada SOILILII, habitant de Mayotte : M. SOILILII Hamada, habitant de Mayotte. Mon intervention porte surtout sur un souci d'inquiétude. Au début j'avais compris que là, on parlait de piste longue, alors que je constate malheureusement qu'on est en train de parler ou de présenter... de faire une présentation erronée de ce projet. Parce que je pense malheureusement que c'est le chemin parcouru jusqu'à la réalisation de ce projet qui est long au lieu que ce soit la piste. Au début, on croyait que le projet allait commencer au plus tard en 2012, et là on apprend malheureusement que ça ne sera pas avant 2015. Donc je constate que c'est vraiment une présentation erronée du projet, parce que depuis le temps qu'on en parle, je ne m'attendais pas du tout qu'on viendrait nous dire que c'est une affaire de 2015. Donc, je ne sais pas s'il y a une possibilité de pouvoir revoir le projet, mais franchement, c'est quand même décevant. Merci, excusez-moi.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Monsieur. Une troisième question, Monsieur qui est devant. Ça fait un bout de temps qu'il a demandé la parole. On lui donne le micro, on répond aux questions et on repasse au public s'il vous plaît.

Christian NOVOU, habitant, retraité de l'Équipement : Je poserai ma première question à Monsieur qui est de l'aviation civile de la Réunion. Sur quels critères Corsairfly, l'autre jour, alors qu'il faisait beau, il a un peu plu la nuit, il est venu, il n'a pas atterri, il est parti à Madagascar avant de revenir ? Ma deuxième question concerne les remblais qui sont à prendre pour réaliser la piste longue. Il y a effectivement Labattoir, Four à Chaux, mais pourquoi ne prend-on pas sur l'îlot de M'Bouzi qui est actuellement utilisé pour élever des makis qui sont des nuisibles ? Il y a des rats énormes et ça ne sert à rien, absolument, l'îlot de M'Bouzi, alors que là on a du matériau à proximité de la main. Ma troisième question concerne le choix de la piste. Le scénario 2 me paraît plus adapté que le scénario 1. Merci.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Monsieur. Ça nous fait trois questions. La traduction s'il vous plaît et nous laisserons donc à nos collègues de la DGAC d'essayer d'apporter des réponses. Mais sachez que le débat public, bien sûr le maître d'ouvrage doit apporter des réponses, mais vous le savez aussi, s'il n'a pas pu apporter la réponse le jour du débat, il y a une possibilité au prochain débat qu'il apporte la réponse. Donc, ne vous soyez pas surpris si certaines questions n'ont pas eu de réponses aujourd'hui, mais vous aurez la réponse de toute façon durant le débat. Merci.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré des trois questions.

Anziza MOUSTOIFA : Je vous donne la parole, M. DEBOUVERIE.

Yves DEBOUVERIE : Une question a été posée sur le fait que le projet avait trop tardé selon ce qui a été dit. Cette réaction est tout à fait compréhensible. Je ne suis pas sûr de pouvoir l'expliquer entièrement. Il y a quand même un élément dont il faut être conscient : de notre point – vous pouvez avoir un autre point de vue naturellement – l'allongement ou la création d'une piste longue sur l'aéroport de Mayotte n'a d'intérêt que si elle... elle doit être utilisée sur toute sa longueur, sinon ça coûte trop cher et ça ne sert à rien de le faire. La piste longue ne devient intéressante et nécessaire que pour faire des vols long-courriers. Et des vols long-courriers, il n'y a en pas 36 à faire : c'est Paris ou la métropole, actuellement, compte tenu du marché. Je vous rappelle que le trafic, le nombre de passagers annuels qui voyagent entre Mayotte et la métropole, ce n'est pas encore 100 000 passagers. Alors, 100 000 passagers, ça ne vous dit sans doute rien, mais quand on regarde en économie du transport aérien, 100 000 passagers, ça ne justifie pas une ligne directe. Ce n'est pas rentable. On arrive aux 100 000 passagers, on arrive au seuil de rentabilité, on arrive au moment où il faut faire la piste longue. Voilà l'explication partielle du calendrier. Je vous remercie, Madame, d'avoir souligné les aspects sociaux, l'intervention du débat social dans cette affaire pour appuyer l'intérêt d'une piste longue, appuyer l'intérêt du projet. Vous avez évoqué l'intérêt de développer les relations avec les pays voisins. Ça peut être fait dès maintenant ça, il n'y a pas besoin de piste longue pour développer les liaisons avec Maurice, l'Afrique du Sud, le Kenya ou Madagascar. Nous sommes bien d'accord. Voilà.

Christian MARTY : Pour répondre à la question relative à ce qui s'est passé avec le vol Corsairfly de la semaine dernière. Le hasard a fait que j'étais présent sur Mayotte. On a pu, avec Pierre PINSON qui est assis à côté de moi, assister en direct à ce qui se passait pour comprendre exactement la situation. Alors, quelques éléments pour bien comprendre l'aspect technique pilotage avion dans une phase d'arrivée. Un équipage qui arrive a fortiori d'un vol long-courrier avec un avion à une certaine masse, plus légère bien entendu que celle au décollage puisqu'il a consommé du carburant, mais néanmoins une masse qu'il détermine quand il débute son approche. L'approche, c'est la phase qui consiste à venir aligner l'avion à une certaine distance de la piste, de l'ordre de dix à quinze kilomètres, et puis ensuite venir rechercher un plan de descente où l'avion ralentit, sort son train d'atterrissage, ses volets qui aident à la sustentation de l'appareil et qui permettent d'utiliser le moins de piste possible pour pouvoir se poser. Néanmoins, il faut savoir qu'un constructeur d'avion, quand il a fabriqué un type d'aéronef précis, il définit ce qu'on appelle les distances d'atterrissage, c'est-à-dire que l'Airbus A330 de Corsairfly n'a pas la même distance d'atterrissage que le Boeing 777 d'Air Austral et une distance encore différente d'un troisième type ou d'un quatrième. Une fois qu'on a dit ça, on regarde les choses d'une manière un peu plus fine. Le même avion, en fonction des conditions du jour et de sa masse, a des distances d'atterrissage différentes. Donc l'Airbus A330, en fonction des conditions météo, il a besoin d'une distance plus ou moins longue selon la surface sur laquelle il va se

poser. Il est évident que sur une piste sèche, on a un coefficient de freinage, un moyen de ralentir l'avion qui est plus efficace que sur une piste mouillée. C'est vrai en voiture, vous pouvez le remarquer quand vous conduisez également : très souvent, on a des phénomènes de glissance qui apparaissent et c'est plutôt sur piste – pardon – sur route mouillée que sur route sèche. C'est la même chose pour un avion. Donc, ce qui s'est passé dans le cas de Corsairfly : il est arrivé déjà avec vraisemblablement une masse et une distance limites pour assurer le freinage en toute sécurité. Donc, dans ces cas-là, les équipages peuvent débiter l'approche, c'est ce qu'il a fait. Et une fois qu'il arrive à ce qu'on appelle un point de décision, il faut soit qu'il continue jusqu'à l'atterrissage, soit qu'il remette les gaz, ce qui est une procédure de sécurité normale sur la conduite d'un avion de ce type, de façon à pouvoir reprendre l'altitude et aller rechercher en fait la trajectoire de sécurité qui pourra l'amener sur la piste. Ce jour-là, quand l'avion est arrivé, il avait plu de manière assez dense, assez importante, la piste était très mouillée, on a pu le constater depuis la tour de contrôle. Il y avait un vent au sol qui était différent du vent en altitude. C'est-à-dire que concrètement au sol, il y avait un vent de l'ordre d'une dizaine de kilomètres/heure à peu près, 10/15 km/h, relevé par les instruments qui sont dans la tour. Et en fait, le pilote lui, avait un vent qui venait exactement de l'orientation inverse et donc qui le poussait, il avait un vent d'arrière, alors qu'au niveau du sol il avait un vent de face. Et le vent était trois à quatre fois plus important. Donc en fait, il avait une vitesse par rapport au sol qui était nettement supérieure par rapport à celle d'un mobile qui se déplacerait en contact avec le sol. Donc à partir de là, il est rentré dans une logique de sécurité qui est tout à fait normale et appropriée. Il a préféré remettre les gaz, il a attendu un moment, il s'est écarté de l'aéroport, il a demandé des informations météo très régulièrement, quasiment toutes les minutes, minutes trente, pour savoir où on en était. Il a retenté une approche, il avait exactement la même problématique, mêmes composantes, et ça, il l'a fait trois fois de suite. Et à la troisième fois, la seule décision qui reste au bout d'un moment, c'est de dérouter, c'est-à-dire qu'il a fait le choix de partir sur Tana (*Antananarivo*) tout simplement parce que là-bas il a une piste qui lui permet effectivement de pouvoir se poser et surtout parce qu'il n'avait plus le carburant nécessaire pour attendre au-dessus de Mayotte que la piste sèche et qu'il puisse venir se poser ici. Donc, tout ça pour vous dire, c'est une équation assez complexe. Le projet aujourd'hui qui est présenté est là pour répondre à toutes ces difficultés et essayer d'améliorer les choses. Et il est évident qu'avec une piste longue telle qu'elle est évoquée aujourd'hui et qui est prévue dans ce projet, le déroutement que vous citez, Monsieur, n'aurait pas eu lieu. L'appareil se serait posé.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. MARTY. Je pense qu'il y a une partie de la question qui n'a pas été abordée. Est-ce que...

Yves DEBOUVERIE : Le prélèvement de matériaux sur l'îlot de M'Bouzi ?

Anziza MOUSTOIFA : Je ne sais pas si... Est-ce que, Monsieur, vous êtes satisfait de la réponse... ? Sinon, on peut passer à d'autres questions.

Yves DEBOUVERIE : Sur le lieu de prélèvement de matériaux...

Anziza MOUSTOIFA : Oui, le remblai.

Yves DEBOUVERIE : Nous, nous sommes ouverts à toute proposition, parce que c'est une question visiblement compliquée. Je ne sais pas si c'est un site facile à exploiter. Peut-être que... Je ne sais pas si la DEAL veut intervenir là-dessus.

Jérôme ROSSI, ingénieur au Service national de l'ingénierie aéroportuaire en charge du dossier de la piste longue de Mayotte : C'est quand même une réserve naturelle, donc on s'est interdit d'étudier les prélèvements sur cet îlot...

Anziza MOUSTOIFA : Monsieur, s'il vous plaît, vous pouvez utiliser le micro parce qu'on n'entend pas...

Jérôme ROSSI : C'est une réserve naturelle, je crois que c'est la seule de la zone d'étude. Donc on n'a pas étudié les prélèvements sur cet îlot, même si on a entendu qu'il y a des problèmes de gestion et que ce n'était pas tout à fait une réserve naturelle.

Anziza MOUSTOIFA : D'accord, merci bien. Il y a d'autres questions. Oui, la traduction, j'oublie à chaque fois, excusez-moi.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré des trois réponses.

Anziza MOUSTOIFA : Donc, nous allons prendre deux questions et après deux autres questions. Parce que trois questions... on reviendra après. Donc, il y a M. VAN OOST et puis une autre personne de l'autre côté, ça en fait deux. Et puis peut-être une troisième, au milieu. On y va, merci.

M. M'SOILI, habitant de Mayotte : Bonsoir, je m'appelle M. M'SOILI. Donc, en fait, d'après ce que j'ai pu comprendre ici, le projet relève de deux problèmes fondamentaux. Le premier, c'est un projet d'acoustique et le deuxième, c'est un problème d'ordre environnemental. Pour le problème, on a eu la réponse de Monsieur qui nous disait qu'a priori ils étaient en train de mettre en place un plan d'exposition au bruit. C'est très intéressant. Et pour le problème d'environnement, moi j'hésiterai à me prononcer dessus, pour la simple et bonne raison, parce qu'en gros, pour parler de cette question d'environnement, moi je pense qu'il est primordial aujourd'hui de savoir si, à Mayotte, il existe un document qui relève de manière précise l'état de dégradation de notre environnement et de notre écosystème à l'heure actuelle. Est-ce qu'aujourd'hui, on connaît l'état de dégradation de l'environnement de Mayotte qui est lié à l'urbanisation actuelle ? Et j'ai entendu dire que par rapport au projet, on a élaboré une étude d'impact, ça, c'est normal, mais maintenant, est-ce qu'aujourd'hui, dans l'ensemble du territoire de Mayotte, vu qu'a priori il m'a semblé comprendre qu'on avait imaginé – comment dire – on avait effleuré l'idée de construire un aéroport sur un autre endroit... Mais en fait, moi je pense que, justement, avant même de commencer à élaborer cette étude d'impact, moi je pense qu'il serait très important de connaître à l'heure actuelle – comment dire – quel est l'état de dégradation de notre écosystème et à combien... comment notre environnement se régénère. Est-ce que notre

environnement arrive à se régénérer en même temps que la dégradation que l'urbanisation est en train d'engendrer. Je poserai aussi cette question d'acoustique en disant, en demandant pourquoi aujourd'hui, vu que de toute façon, ce plan d'exposition au bruit met un problème d'urbanisation...

Anziza MOUSTOIFA : S'il vous plaît, excusez-nous, mais on a dit deux minutes. Je vous laisse rapidement terminer et ensuite on passe la parole à d'autres. Merci.

M. M'SOILI : Est-ce que aujourd'hui, vu que de toute façon les deux projets ont un impact sur l'environnement, pourquoi ne pas imaginer le projet sur la terre ferme ? Pourquoi ne pas prévoir l'expropriation d'un certain nombre de personnes au profit du projet ? Pourquoi est-ce qu'on ne...

Anziza MOUSTOIFA : Il faut une question à la fois. Il y a trop de questions Monsieur, donc si on peut déjà enregistrer vos questions et ensuite on peut essayer d'apporter des réponses. Et on passe la parole à une autre personne, s'il vous plaît, merci.

Ibrahim BACAR, habitant de Mayotte, ancien conseiller général de BOUENI sud : Oui, bonsoir à tous, bonsoir Mme la Présidente et à nos invités.

Anziza MOUSTOIFA : Vous pouvez vous présenter s'il vous plaît ?

Ibrahim BACAR : Ibrahim BACAR, je suis un ancien conseiller général. Je connais donc le projet depuis quelques années, mais là je suis ravi de voir qu'on a repris le projet. Donc je poserai deux petites questions, peut-être une question. La première, c'est d'abord : est-ce qu'on est vraiment déterminé à aller au bout de ce projet ? Parce que nous avons eu énormément de problèmes autour et quand je vois un peu le calendrier qui a été établi pour passer dans l'ensemble des villages de Mayotte : est-ce que ce n'est pas une autre manière de le retarder encore plus ? Alors que deux grandes réunions ou trois sur le Nord, le Sud et le Centre pourraient suffire et on démarre le projet. La deuxième... Ma deuxième question, c'est par rapport à Pamandzi et la Petite-Terre, il faut qu'on se dise franchement les choses. Je ne sais pas comment est vu le projet d'aéroport, mais pas seulement la piste. C'est tout l'ensemble de la piste et de tout ce qu'il y a autour qui fait vivre cet aéroport. Est-ce qu'on pense réellement aujourd'hui, avec l'aéroport international, on ne toucherait pas à un nombre important des gens de Pamandzi, comme disait le jeune tout à l'heure ? Est-ce que ce n'est pas maintenant qu'il faudrait dire, qu'il faut définir un peu sérieusement et planifier tout ça pour qu'on soit prêt qu'on démarre le projet si on doit le démarrer en 2015, 2016 ou 2017. Troisième question, c'est d'abord voir un petit peu, observer le trafic : quand on amène beaucoup de monde à Mayotte, ça veut dire qu'il faut les ramener aussi jusqu'à leur domicile. Donc, j'ai vu un petit peu tous les grands projets de cette nature : on ne devrait pas seulement amener les gens sur Pamandzi, après on les emmène où ? Est-ce que, quand BOTO posait le problème de la barge, peut-être la barge ou pas ? Mais comment on transporte tout ce monde-là en Grande-Terre ? C'est une question qu'on se pose. Je m'arrête là, j'avais d'autres questions, je les poserai dans d'autres occasions. Merci.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Une autre question. Allez-y, Monsieur.

Saïd OUIRDANI, habitant de Mayotte : OUIRDANI Saïd, habitant de Mayotte. Moi, il y a un aspect que je n'ai pas du tout entendu, abordé ici dans ce débat. C'est la question du financement.

Anziza MOUSTOIFA : Vous pouvez parler un peu plus fort, parce que...

Saïd OUIRDANI : Oui, je disais qu'il y a un aspect qu'on a peut-être occulté ou peut-être que ce n'est pas le lieu de l'aborder, c'est le financement. D'abord, on ne nous a pas dit combien ça va coûter. Et comment, quelles sont les modalités de financement, qui va payer ? Est-ce que c'est l'État, c'est l'Europe, c'est les passagers, c'est les usagers, c'est le contribuable, c'est qui ? Et puis, est-ce que ce coût-là ne sera pas un frein à la réalisation du projet ? On ne va pas nous dire... Nous savons que nous vivons un contexte financier très difficile en ce moment. L'État fait des efforts pour limiter ses dépenses. Est-ce qu'on ne va pas nous dire que ça coûte trop cher, qu'on arrête parce qu'on n'a pas les moyens ?

Anziza MOUSTOIFA : Merci. On traduit rapidement et puis après on passe la parole... Il y a une question qui est adressée à la CPDP et les autres à la DGAC.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré des questions.

Anziza MOUSTOIFA : Je vous donne la parole, messieurs les membres de la DGAC pour la question n° 1.

Yves DEBOUVERIE : Sur la première question qui est « Est-ce qu'il existe un document faisant état de la dégradation de notre écosystème à Mayotte en général ? » Est-ce que je peux demander peut-être à la DEAL s'il y a une réponse à la question ? On pourrait demander au directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement s'il peut répondre.

Dominique VALLÉE, directeur de la Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) : Donc Dominique VALLÉE, directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement. La réponse est claire : il n'existe pas un document faisant état de l'état de l'environnement à Mayotte. Il en existe plusieurs. Notre travail, c'est effectivement de compiler. C'est une question importante de compiler les indicateurs qui sont multiples, qui sont en cours d'étude. On a des indicateurs sur la déforestation obtenus par la DAF ; on a des indicateurs sur la qualité des masses d'eau que tient la DEAL ; on a encore d'autres indicateurs, la liste serait un petit peu longue à faire, qui permettent de connaître l'état de – je ne dirais pas de l'a dégradation –, mais de l'évolution de l'environnement. On est bien sûr dans des systèmes où Mayotte se développe et comme tout développement, il y a un impact sur l'environnement et il faut qu'aujourd'hui tout le monde partage cette idée-là. Il faut que ce développement soit soutenable vis-à-vis de l'environnement, soutenable vis-à-vis des problèmes économiques, soutenable vis-à-vis de la

société de Mayotte. C'est ça, c'est cet équilibre-là qu'on essaie de rechercher actuellement. Ce n'est pas facile, c'est complexe, mais tous nos efforts vont dans ce sens.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Traduction rapidement.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je vous laisse continuer peut-être les réponses M. DEBOUVERIE, et j'essaierai d'intervenir sur la question concernant les déplacements dans les communes.

Yves DEBOUVERIE : Il y avait une question donc : pourquoi pas exproprier des gens pour faire une piste longue sur la terre uniquement ? Si j'ai bien compris la question... Si la question consiste à savoir si on peut créer un nouvel aéroport en dehors du site actuel sans empiéter du tout sur la mer, des études avaient été faites il y a de nombreuses années maintenant. Divers sites possibles à Mayotte : le seul site vraiment sur la terre ferme, on l'avait étudié à Combani. Après examen, ça paraît inenvisageable de poursuivre dans cette voie, c'est vraiment trop dommageable pour l'environnement. Il y aurait des collines à raser, ce serait quand même un gros problème pour l'agriculture locale. Donc, nous n'avons pas sous la main de possibilité de site sur la terre ferme. Par contre, si votre question était « Restons sur le site de Pamandzi, mais au lieu d'agrandir la piste sur la mer, agrandissons la piste sur la terre, donc décasons », ce n'est pas notre projet, ça paraît difficile à faire. Maintenant, si le débat public montre qu'il faut étudier cette voie-là, on pourra l'étudier. Ça me paraît très compliqué quand même. Alors, autre question, le financement et le coût. Le coût, je ne l'ai pas rappelé oralement, mais dans les papiers écrits, il était sur une diapositive présentée. La création d'une piste convergente, nous estimons le coût à 230 millions d'euros. C'est évidemment très élevé. Comment serait financé un tel investissement ? Et bien, au stade actuel, ce n'est pas encore défini. Le financement devra être défini et discuté le moment venu, lorsque nous prendrons la décision. Comment peut-on imaginer que ce sera financé ? Il est clair, compte tenu de la lourdeur de cet investissement, qui coûte quand même très cher, très lourd, il ne pourra pas se faire sans participation des pouvoirs publics, évidemment. Pouvoirs publics : vous savez qu'il y a un contrat de projet qui a été signé entre l'État et le Conseil général de Mayotte qui mentionne... qui parle du financement de cet investissement sur la piste longue de Mayotte. Au titre des pouvoirs publics, il faudrait voir quelle pourrait être la contribution de l'Europe. Et puis il reste les passagers, les compagnies aériennes, ce genre d'investissements aéroportuaires, il y a toujours une part payée par les passagers et il faudrait voir quelle pourrait être cette part. Ceci n'est pas étudié, n'est pas négocié, n'est pas décidé aujourd'hui.

Anziza MOUSTOIFA : C'est bon ?

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Avant de vous donner la parole, puisqu'il y a bien sûr d'autres questions, je tenais à vous informer que le débat approche à sa fin, mais toutes les questions... si vous avez d'autres questions à poser, vous pouvez vous adresser à M. VAN OOST qui est derrière là-bas, Mme Carole DEVELTER qui peut aussi. Toutes vos questions peuvent recueillies et notées. Allez-y, aussi les personnes qui sont pressées de partir. Mais en tout cas, le débat continue, il nous reste encore quelques minutes. J'essaie d'apporter quand même, avant de vous donner la parole, d'apporter une réponse à mon collègue, à M. Ibrahim BACA, par rapport aux réunions de proximité. Bien sûr, on aurait pu organiser des réunions seulement en Petite-Terre, parce que c'est la Petite-Terre qui est concernée. Mais nous avons privilégié d'organiser des réunions dans toutes les communes de Mayotte, tout simplement parce que c'est la première fois que ce débat public a lieu à Mayotte. C'est la démocratie participative et c'est la loi qui nous oblige. Tous les citoyens peuvent s'exprimer. Sachez que plusieurs réunions dans toutes les communes de Mayotte, c'est tous nos week-ends qui sont quand même pris et j'ai fait cela exprès pour que chaque citoyen puisse s'exprimer. C'est l'occasion ou jamais qu'ils donnent leur point de vue. Voilà, et donc on va les accompagner dans ce sens-là. Merci. Si tu peux traduire rapidement et puis je te donne la parole.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je pense qu'on peut passer aux questions. Il y a Monsieur qui a demandé et une autre question derrière et devant. Donc commencez par... Voilà.

Madi SOUF MADI, ancien maire de Pamandzi, chef de cabinet au Conseil général : Bonsoir, M. MADI Souf, chef de cabinet au Conseil général, mais je parle ici au nom de Pamandzi, des citoyens de Pamandzi. Je voulais simplement dire que c'est très dommage que Mayotte, française depuis 1841 avant Nice et la Savoie, 200 ans après que Mayotte n'ait pas un aéroport international. C'est une honte pour la France. Concernant les Pamandziens, ils étaient tous d'accord pour être décasés. Nous savons aujourd'hui que ce décasement n'est pas passé dans des bonnes conditions, car toute la population qui est décasée n'a pas son titre foncier aujourd'hui. Donc, parler encore d'une expropriation à Pamandzi, où la population de Pamandzi n'en veut pas. Donc, sur le site 1/2 nous paraît le plus intéressant, car il ne touche pas la population de Pamandzi, les habitations. Et puis, c'est une sécurité aussi pour la population de Pamandzi. Je voulais aussi demander si on connaît aussi la longueur de la piste de l'aéroport de St-Pierre-et-Miquelon qui est de 6 000 habitants. Or, Mayotte a plus de 200 000 habitants. Vous avez parlé tout à l'heure, M. le Directeur... On vient d'atteindre les 100 000 passagers. Or, sur les dépliants que vous nous avez donnés, en 2010, on avait déjà atteint largement les 300 000 passagers. Donc, je crois que la population a trop attendu et la population de Pamandzi s'est sacrifiée pour être volontaire pour être décasée. Je crois que cet aéroport doit être fait dans les termes et puis vraiment dans les meilleurs délais. En 2015, ça nous paraît très long, très long. Ma dernière question, ma dernière observation, je voulais m'adresser à nos collègues naturalistes. Mayotte a besoin

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

d'un développement. Moi, je crois qu'un développement va avec tout ce qui va avec : il y a la sécurité qui doit être faite pour que l'environnement puisse être respecté.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Monsieur...

Mohammed ABDOUHAMISSI, habitant de Mamoudzou et entrepreneur : Ma question se rapproche un peu de celle de M. BADI Souf, l'ancien maire de Pamandzi. Alors, je voulais dire que...

Anziza MOUSTOIFA : Vous pouvez vous présenter ? Vous êtes ?

Mohammed ABDOUHAMISSI : Monsieur Mohammed ABDOU. Je viens de Mamoudzou. Je voudrais dire que la construction de cette piste longue, les Mahorais ont assez entendu et là on a encore entendu, entendu. Il y a beaucoup qui l'ont exprimé ici. On a parlé de la dégradation de l'environnement, mais moi je voulais dire qu'un dicton nous dit qu'on ne peut pas faire d'omelette sans casser des œufs. Si ce matériau, on ne peut pas aller le chercher sur l'îlot de M'Bouzi, en tout cas, il faut aller le chercher quelque part pour la construction de cette piste. Cependant, une question m'interpelle : c'est que quand ici à Mayotte, on constate qu'on a l'habitude de construire toujours en miniature : 2 600 m, est-ce qu'on ne sera pas débordé dans cinq ans ? On a vu la construction de ce marché. Au lendemain de son inauguration, ça a été un chamboulement. Les hôpitaux sont débordés, les écoles, même la prison. On vient d'annoncer, l'ex-président des Comores vient d'annoncer la construction d'une piste de 3 000 m en l'île Mohéli Est-ce qu'au lendemain de l'inauguration de cette piste à Mohéli, les compagnies ne vont pas bouder ici, avec toutes les difficultés, on ne peut pas atterrir à Mayotte, on va atterrir à Mohéli comme on le voit aujourd'hui avec l'Airbus de Corsairfly. Ma deuxième intervention serait plutôt...

Anziza MOUSTOIFA : Vous savez, je vous laisse terminer cette deuxième question, mais vous savez, on a tous deux minutes, donc allez-y, terminez, et après on passe...

Mohammed ABDOUHAMISSI : Il y a deux ans, il y a une catastrophe qui s'est produite au large de la Grande Comore avec la compagnie Yemenia, mais ce qui a été surprenant, c'est de constater que l'aéroport de Moroni ne disposait d'aucun moyen pour, éventuellement, aller aider s'il y avait des survivants. Est-ce que ici – jusqu'à présent, on ne le voit pas – est-ce que, évidemment, on a prévu de mettre en place bien sûr les moyens si jamais une catastrophe venait à arriver ici, pour pouvoir intervenir le plus tôt, le plus rapidement possible ?

Anziza MOUSTOIFA : Merci Monsieur. Il y a une dernière question, là-bas, et après on passe à nos collègues pour traduire.

Adimain MELA OUSMAN, habitant de Mayotte, entrepreneur : *Intervention en shimaoré.*

Asalamu âlaikumu,

Wami urongolwa Mela.

Suala langu, tsisi mule hanguvu badi tsivhendze nirenge fuvu mwana pavhi. Ama ivho, ini muhimu na wamaore, ilazimu wamaore pia warengue fuvu. Ini de yi developma ya yi tsi yatru, dôku wami tsina hamo ivho ilio amba vhusibuha marahi yasalia, wasija wahirongoa amba wulanga risuwumenya. Basi nitsaha nirongoe amba afa wulanga risuwumenya jeje wakati ilio amba mufano leo vhua suala la shimaore larongoa amba "kushindri fanya trongo neka kwa menya". Basi ritsofanya jeje developma yatru neka mufano karamenya ? Ritsomenya ivho rirengeledze. Moni vhavho, nitsaha nirongoe amba leo nisufikiri amba wamaore pia wahashiri, wasilindra shitru mauri de iyo, de yi aeroporu, meso kawatsotsehwa, kawatsoja washemewa raja wambilwa amba "ai, vhale wanyu rikari muambiyani ritsomufanyiani badi leo riregea nyuma, rirongoa amba wanyu kamwe de mwaja mwa imenya mana kamwa kiri". Basi iyo kaitso rivhingia majitso meso, wakati ilio amba mufano leo vhua baadwi ya wamenyefu wasuja waje warimenyeye hari mwa trongo mauri de zizo ? Dôku nisufikiri labda wamaore kawasina suku watsojivhiwao meso waja pare amba vhale wasi de raimenya au ike amba baadwi ya maminriteri waja menye trongo mauri de ini. Tsi zia vhavho.

Wa salam.

L'interprète de l'association Shimé procède d'abord à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention de Mohammed ABDOUHAMISSI.

Anziza MOUSTOIFA : C'est en français. C'est en français puisqu'il a parlé en shimaoré je pense.

Rastami SPELO, traducteur de l'association Shimé : C'est le premier qui a posé la question. C'est le dernier qui est intervenu en shimaoré.

Rastami SPELO : C'était l'intervention en shimaoré.

Proposition de traduction en français de l'intervention d'Adimain MELA OUSMAN : Donc, mais là vous voulez revenir encore une fois sur le fait qu'on ne peut effectivement pas faire des omelettes sans casser des œufs et que nécessairement, dans le cadre de ce projet-là, il y aura des dommages au niveau de l'environnement. Et ceci ne peut pas absolument pas nous empêcher de faire avancer ce projet, car il est connu de tous que Mayotte en a absolument besoin et il ne peut en être autrement.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Je passe la parole à la DGAC. Et ensuite, il y a d'autres dames qui veulent intervenir. On va vous donner la parole tout de suite, Madame.

Yves DEBOUVERIE : Merci Mme la Présidente. Vraiment, je suis désolé, je n'ai pas en tête la longueur de la piste de St-Pierre et Miquelon. Je sais néanmoins qu'aucun vol long-courrier n'atterrit à St-Pierre et Miquelon et aucun vol long-courrier ne peut atterrir à St-Pierre et Miquelon. La piste est très limitée. Mais mes souvenirs datent de quelques années, donc peut-être que ça a évolué depuis. Il faudrait que je vérifie. Et je peux vous dire – à vérifier

encore une fois – je pense que l'aéroport de Mayotte est meilleur que celui de St-Pierre-et-Miquelon. Sur le trafic de 300 000 passagers, vous avez tout à fait raison, l'aéroport de Mayotte a franchi le cap des 300 000 passagers par an et ce chiffre progresse rapidement. Tout à l'heure, j'ai mentionné 100 000 passagers : il s'agit bien entendu – enfin, bien entendu – je précise qu'il s'agit du trafic Paris-Mayotte, euh excusez-moi métropole-Mayotte, qui n'est pas encore à 100 000 passagers, loin de là, enfin 90 000 environ. On a d'ailleurs des petits problèmes statistiques pour savoir combien c'est exactement. On peut essayer de répondre sur les moyens de secours peut-être...

Pierre PINSON, délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte : Oui, concernant les moyens nautiques à mettre en œuvre sur un aéroport... Bon, l'exemple a été pris d'Yemenia aux Comores. La réglementation française, applicable à Mayotte, impose que des moyens de secours en mer soient mis en œuvre pour aller chercher des passagers qui devraient être récupérés après un accident en zone voisine d'aéroport, mais maritime. Cette réglementation qui s'impose à Mayotte demande que les moyens mis en place permettent d'aller chercher en mer un certain nombre de passagers, ce pourcentage de passagers correspondant à un pourcentage des passagers des avions les plus gros, les plus importants visitant l'aéroport. Ceci ramené à Mayotte, ça donne la nécessité d'aller chercher en mer 240 passagers survivants. Pour aller chercher ces passagers, on met en place des barges de recueil qui, chacune, font 30 passagers. Ça nous donne huit barges à acheminer. Toute la difficulté réside dans le fait d'acheminer ces barges. Mayotte, c'est pas facile parce que l'aéroport est en zone côtière, c'est un aéroport côtier, ça, c'est évident, donc la réglementation s'applique. Mais mettre ces... mettre une vedette à l'eau à partir de l'aéroport est extrêmement difficile si on est à marée basse. Donc, on a recherché, en liaison avec les services de la préfecture, une mutualisation de moyens nautiques qui permettraient d'être beaucoup plus efficace en cas d'accident. Et il existe à Mayotte de nombreux moyens nautiques, gendarmerie, police, etc., qui s'ils sont disponibles permettraient très rapidement de mettre ces moyens en œuvre. C'est cette solution qui va être privilégiée par rapport à l'autre solution qui consisterait à avoir une vedette, dédiée à l'aéroport et en place à l'aéroport puisque ce moyen ne serait pas vraiment efficace dans le cas... si l'accident survenait à marée basse. Donc la réflexion et la mise en place des barges de recueil se fait à partir de moyens, d'une mutualisation des moyens disponibles à Mayotte de tous les services de l'État.

Anziza MOUSTOIFA : Merci messieurs DEBOUVERIE et PINSON. Je passe la parole à nos dames qui veulent parler. Voilà, allez-y, Madame.

Anturia ALI, habitante de Combani : Je m'appelle Mme ALI Anturia, habitante de Mayotte, je viens de Combani. Je remercie d'abord le public et merci encore d'avoir fait ce débat, parce que déjà on apprend beaucoup de choses, ce que vient de dire M. MADY Souf de Pamandzi. J'ai appris encore beaucoup de choses. Ce qui est dommage pour les Pamandziens, c'est qu'ils n'ont pas pu être décasés...

Anziza MOUSTOIFA : Vous pouvez parler un peu plus fort ? Voilà.

Anturia ALI : Le fait qu'on ne peut pas les décaler pour cause de peut-être – j'ai entendu parler là, de quoi – problèmes de terrain quoi. Ce qui est dommage, parce que si par exemple, on prend le scénario 1, étapes 1 et 2, pour moi, je ne vais pas donner d'avis favorable parce que, déjà, c'est très coûteux et en plus, encore une fois, ça détruirait le lagon. Mais le scénario 2, je pense que celui-là, ça pourrait être validé parce que je vois que là, on va protéger le lagon. Et c'est ça mon opinion. Mais j'ai une question à poser : est-ce qu'après la piste, ce sera pour l'aérogare ou bien le toit de bois est déjà validé, ce qui sera honteux pour l'aérogare française de Mayotte par rapport aux autres pays ? Merci. Au revoir.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Madame. Une deuxième question ou la traduction ? Une deuxième question ? Oui ? Tu veux traduire d'abord ? Allez-y.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré des interventions d'Yves DEBOUVERIE, de Jérôme PINSON et d'Anturia ALI.

Anziza MOUSTOIFA : Je vous laisse la parole pour la question de notre... de Mme Anturia.

Christian MARTY : Je remarque que nous avons de la concurrence, un petit peu de musique au fond, c'est parfait. La... Pour répondre à votre question concernant l'aérogare : on peut dire aujourd'hui que, oui, le choix technique qui a été fait est validé, c'est-à-dire que c'est l'orientation qui a été arrêtée, le chantier va d'ailleurs démarrer assez rapidement puisque la livraison est prévue pour le milieu d'année 2013, août 2013. Il faut savoir que l'idée des architectes – et ce n'est pas applicable qu'à Mayotte, puisque de nombreux projets sur construction bois ont été réalisés ces dernières années dans le monde entier –, l'idée des architectes, c'est de rendre justement ses lettres de noblesse au bois. Ça permet de considérer des... certains éléments techniques qui sont plus faciles à réaliser en bois, mais qui donnent aussi la possibilité en termes d'architecture d'être innovants, avec une aérogare qui promet d'être vraiment très belle, basée sur des systèmes de ventilation naturelle, avec une très grande portée et ce qui est quelque chose qui, aujourd'hui, sera un très bel outil pour Mayotte. Donc, oui, le concept technique lui-même est validé et je pense que, a priori, personne ne devrait être déçu une fois le résultat accompli.

Anziza MOUSTOIFA : Oui, est-ce qu'il y a d'autres questions ? Oui, Monsieur à côté. Le micro s'il vous plaît. Le micro Madame, s'il vous plaît. Et la traduction de la réponse d'abord avant de... Rapidement.

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Allez-y.

Houlam CHAMSSIDINE, Président de Mayotte Nature Environnement : Bonsoir. Je m'appelle CHAMSSIDINE Houlam. Bonsoir, je m'appelle CHAMSSIDINE Houlam. Je suis le président du Conseil scientifique, je suis le président de Mayotte Environnement, Mayotte

Nature Environnement, je suis membre de naturaliste, évidemment je suis Mahorais. Et donc, quand on aborde un autre regard sur la problématique de l'aéroport, c'est vrai que systématiquement, il y a une vision des gens contre Mayotte. C'est ce qu'on veut expliquer ici, cet aéroport a un impact sur l'environnement et il est clair que si l'environnement pouvait parler, on ne serait peut-être pas là pour défendre cet environnement, ce qui ne voudrait pas dire forcément qu'on est contre cet aménagement, mais on veut s'assurer que toutes les garanties liées aux mesures compensatoires sont faites. Et ce qui nous gêne un peu dans ce dossier, on n'a pas des éléments de prise de décision sur les incidences sur cet aménagement, donc, du coup, quand vous êtes l'avocat de l'environnement, ce projet vous reste perplexe, parce que vous n'avez pas des éléments vous permettant de vous décider. Donc, j'espère qu'avant que ce projet d'aéroport aboutisse, on aura des éléments de prise de décision dans des différentes instances que nous statuons que nous puissions avoir une vision très précise de l'impact lié de cet aménagement.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Monsieur. Traduction et puis on passe la parole à...

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

Anziza MOUSTOIFA : Monsieur, oui...

Jérôme ROSSI : Donc, je voulais vous dire que nous avons jusqu'à présent beaucoup travaillé sur l'environnement, que la loi ne nous impose pas d'en faire autant que nous en avons fait à ce stade-là. Aujourd'hui, l'état initial de toute la zone d'étude est effectué. La CPDP le met à disposition – alors, elle pourra peut-être préciser si c'est sur son site Internet, c'est cela Mme la Présidente ? L'état initial de l'environnement de la zone d'étude ?

Anziza MOUSTOIFA : *(parle hors-micro)* Tous les documents sont sur le site Internet... Les documents sont à la CPDP et d'autres documents sont sur le site Internet, donc on a quand même ouvert un site où tout est possible, où tout le débat d'aujourd'hui normalement devrait être enregistré et transmis à tout le public.

Jérôme ROSSI : Donc, cet état initial de l'environnement est un document de 160 pages. Il est normalement produit au moment de l'étude d'impact. Nous l'avons fait en amont du débat public afin de bien montrer que nous étions très conscients des enjeux de la zone d'étude, qu'ils soient marins ou terrestres, et chaque variante a ses avantages, enfin on pressent qu'elle a ses avantages et ses inconvénients pour l'un ou l'autre des milieux. Et l'objectif évidemment, comme nous sommes un service qui est sous la tutelle du ministère de l'Économie, c'est de prendre en compte au mieux l'environnement dans ce projet. Donc, nous n'oublions pas l'environnement, voilà. Si ça vous suffit ?

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

Anziza MOUSTOIFA : D'accord. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? C'est bon ? Juste deux.

Mohamed ZAYNOUDDINI, habitant de M'Tsapéré : Bonsoir, ZAYNOUDDINI de M'Tsapéré. Moi, j'ai une petite observation à faire. Depuis tout à l'heure, on parle beaucoup de la protection de l'environnement, des enjeux socioéconomiques, mais en aucun cas on n'a insisté sur la sûreté des compagnies des avions et la sécurité des passagers. On a compris qu'il y a des enjeux environnementaux, il faut protéger les tortues, les baleines qui se trouvent autour. Mais il faudrait aussi qu'on fasse attention par rapport aux enjeux. Je ne pense pas qu'un passager en tout cas, quelqu'un qui rentre dans un avion, son objectif soit d'atterrir dans le lagon, pas à destination donc. Si aujourd'hui, on parle de l'environnement et des enjeux socioéconomiques, il faudrait aussi penser à la sécurité des passagers. Tout à l'heure, le monsieur de la DGAC expliquait les raisons qui ont poussé Corsair à partir vers Tana (*Antananarivo*). Je ne sais pas si à chaque fois, ça sera le cas, si à chaque fois qu'il pleut, il faut repartir vers Tana ou vers Anjuan ou Mohéli pour s'assurer que le passager ne finira pas dans le lagon. Et bien, dans ce cas-là, il faut aussi penser aussi à réfléchir, à trouver des solutions, pour que cette piste longue soit réalisée. Et à un moment donné, il faudrait peut-être parler de développement durable et arrêter à chaque fois de dissocier environnement, économie et social. À l'extérieur, pour parler de ces projets qui représentent des enjeux sociaux et environnementaux très importants, on commence à parler de coût avantage, on commence à parler de développement durable, de développement soutenu. Et ici, on considère qu'une piste longue va tout de suite détruire le lagon. Alors, pour conclure, pour être capable de gérer le futur, il faut être capable de gérer le passé. Or, à Mayotte, on constate que les dégâts liés à la protection de l'environnement sont conséquents : il y a le terre-plein de M'Tsapéré, il y a le port de Longoni et j'en passe. Et il n'y a jamais eu de mesures compensatoires à ces dégâts-là. Je pense que la piste longue doit être faite, mais il faut réfléchir sérieusement aux conséquences, réfléchir au coût, aux coûts de réparation. Ce n'est pas quelque chose à négliger dans ce dossier. Merci.

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Traduction Monsieur...

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

Anziza MOUSTOIFA : Des éléments de réponse ou c'est bon ?

Yves DEBOUVERIE : Je voudrais simplement remarquer puisque les questions de sécurité du passager, selon Monsieur, le passager milite pour la piste longue. Je pense simplement qu'il faut être conscient que ce n'est pas un problème de sécurité : la sécurité est assurée. Et vous avez également laissé sous-entendre qu'il y avait la question d'inconfort pour le pilote : dans le cas de l'avion de Corsair, du vol de Corsair dont on a parlé tout à l'heure, le pilote a du prendre des décisions difficiles au dernier moment. Mais le pilote assurait la sécurité, il était là pour ça. Mais il avait des décisions difficiles à prendre, il a peut-être hésité, mais il a pris la décision qu'il fallait prendre pour assurer la sécurité. Donc, la piste trop courte ne pose pas problèmes de sécurité, mais pose peut-être un problème, j'allais dire d'inconfort pour les pilotes. Voilà, mais la sécurité est assurée.

Anziza MOUSTOIFA : Je pense que, là, on arrive à la fin du débat. S'il y a deux dernières questions rapidement et puis on passe... à clôturer notre séance d'aujourd'hui. C'est bon ? Juste une question, une femme qui veut poser une question et puis voilà.

Ahamada NASSULATI, habitante de Mayotte : Bonsoir, je m'appelle Ahamada NASSULATI. En fait, je rejoins un petit peu ce que disait le Monsieur de...

Anziza MOUSTOIFA : Le micro s'il vous plaît.

Ahamada NASSULATI : Ce que le Monsieur a dit tout à l'heure, c'est qu'effectivement il faut penser à la nature, mais il faut aussi penser aux Mahorais qui sont là, qui ne peuvent pas quitter Mayotte parce que les prix des billets sont trop trop chers. Donc, justement cette piste... si on agrandit cette piste, ça fera en sorte, il y aura d'autres concurrents des autres compagnies qui arriveront à Mayotte pour qu'on puisse justement permettre... Parce que les gens qui défendent aujourd'hui, au niveau des naturalistes ou autres, c'est des gens qui peuvent partir en vacances, etc. Mais le Mahorais, entre guillemets – si je peux me permettre – lambda ne peut pas se permettre de partir, parce que les billets ont... L'argument qu'on n'arrête pas de nous dire, c'est la piste est trop courte, donc, du coup, les billets sont trop chers. On est... Il faut qu'on agrandisse l'aéroport pour qu'on puisse avoir de la concurrence à Mayotte pour permettre justement aux Mahorais qui touchent le SMIC à Mayotte de pouvoir partir en vacances, parce que c'est le rêve de tout le monde. Donc, faudrait effectivement penser... On nous a dit depuis tout à l'heure qu'ils sont en train d'étudier, au niveau de la nature, comment faire pour préserver la nature. Mais faut pas non plus qu'on s'arrête là-dessus et se dire que si on agrandit l'aéroport, ça va détruire la nature, donc il ne faut pas agrandir. Je pense que la plupart des Mahorais veulent pouvoir aussi partir comme tout le monde, comme les fonctionnaires ici. Donc il faudrait aussi penser aux autres. Merci.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Madame. La traduction s'il vous plaît.

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci. Est-ce qu'il y a des réponses ou c'est bon ? C'est bon ? Je voulais juste que, voilà, n'hésitez donc pas à transmettre vos observations sur le site Internet de la CPDP. C'est www.debatpublic-pistelanguemayotte.org. Donc vous avez encore cette possibilité-là si vous n'avez pas pu vous exprimer aujourd'hui, n'hésitez pas. Et je rappelle que la prochaine réunion à Pamandzi est prévue le 9 juillet à 16 h à la place de l'ancienne mairie. Et il y a une autre réunion prévue à Mamoudzou le 3 septembre. Donc, tous ceux qui n'auront pas pu s'exprimer aujourd'hui auront encore une deuxième possibilité de le faire. Merci de votre participation à tous et de votre patience, parce que c'était un peu long, mais je pense que ça valait la peine de le faire en deux langues. Merci à tous.

(Fin de la réunion à 19 h 51)