

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

—

16 juillet 2011

Bandrélé

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
- Jean VAN OOST, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Nadira MALECK-BERTRAND, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Mohamed MOINDJIÉ, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Martial HENRY, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (*absent*)
- Franck MADJID, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (*absent*)
- Zoubair ben Jacques ALONZO, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (*absent*)

MAITRISE D'OUVRAGE, DGAC (Direction générale de l'aviation civile) :

- Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public
- Pierre PINSON, délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte
- 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 (*absent*)

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 9 h 24 sous la présidence d'Anziza MOUSTOIFA, Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte.

Anziza MOUSTOIFA, Présidente de séance et membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte : Bonjour à tous et à toutes, je suis Anziza MOUSTOIFA, Présidente de la Commission particulière du débat public à Mayotte. Je vais laisser la parole à M. le maire de Bandré, pour un mot de bienvenue.

Moussa MADI, Maire de Bandré : Merci madame la présidente. Mme la présidente de la Commission du débat public sur la piste longue de l'aéroport de Mayotte, Messieurs et Mesdames les membres de la Commission, Mesdames et Messieurs les élus, chers collègues et amis, Mesdames et Messieurs les chefs de service, chers concitoyens et amis, au nom de la population de la commune de Bandré, de son conseil municipal, et en mon nom personnel, je vous souhaite la bienvenue dans notre localité. Madame la présidente, selon moi, ce projet structurant, majeur pour notre désenclavement, constitue un enjeu pour le développement de Mayotte. Je lance un message à tout un chacun : ce débat est hautement important, car il constitue en quelque sorte le premier chantier concret pour Mayotte. Quel que soit le positionnement de chacun par rapport au projet, nous devons comprendre que la réalisation de celui-ci est une éthique. Madame la présidente, je sais que les Mahorais que nous sommes, encore une fois, pouvons 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 notre débat sur ce projet. C'est avec ces quelques phrases que je déclare ouvert le débat sur la piste longue, à Bandré. Merci de votre compréhension. Je rappelle que puisque cet enjeu est majeur, ce n'est pas à moi de dire ce que doit dire la population. Je lance seulement quelques mots de bienvenue.

Anziza MOUSTOIFA : Merci Monsieur le Maire. Est-ce que je demande à mes collègues de traduire ou souhaitez-vous traduire vous-même ?

Moussa MADI, Maire de Bandré : Je vais essayer, Madame. (*Monsieur le maire de Bandré traduit ses propos en shimaoré*).

Insérer la transcription.

Anziza MOUSTOIFA : *Intervention en shimaoré.* Je soulignais jusque que la population peut s'exprimer en shimaoré ou en shibushi. Deux collègues ici présents feront la traduction. Merci. Je vais vous présenter rapidement les membres de la Commission du débat public de Mayotte : à ma droite, M. Jean VAN OOST, à ma gauche, Mme Nadira MALECK, M. Mohamed MOINDJIÉ, ensuite, trois personnes sont absentes : docteur Martial HENRY, M. Franck MADJID, et M. ZOUBAIR, elles nous rejoindront la semaine prochaine.

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

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci. À l'autre table, ce sont les représentants de la Direction générale de l'aviation civile. Ils représentent le maître d'ouvrage, je les laisse se présenter.

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

Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public : Bonjour à tous, je suis Yves DEBOUVERIE, je viens de Paris pour représenter la DGAC – la Direction générale de l'aviation civile – à ce débat public sur la piste longue de Mayotte. À ma gauche, Christian MARTY, qui est le directeur régional de la sécurité de l'aviation civile pour l'océan Indien, notamment compétent pour la Réunion et Mayotte. Encore plus à ma gauche, Pierre PINSON, qui est le délégué de l'aviation civile à Mayotte.

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

Anziza MOUSTOIFA : Le programme de la réunion de ce matin est le suivant : cette réunion va se dérouler en deux temps. Tout d'abord, les présentations du débat public du projet, qui dureront au maximum 40 minutes, puis nous vous donnerons la parole pour que vous nous posiez vos questions et que vous donniez votre avis.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je laisse Mme Nadira MALECK vous faire la présentation du débat public.

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

Nadira MALECK-BERTRAND, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte : Bonjour à toutes et à tous. Pourquoi ce débat public sur la piste longue, et que pouvez-vous en attendre ? – Ce débat public est tout d'abord une obligation légale, en raison de son montant élevé et de ses impacts sur l'environnement. Il est organisé par une Commission particulière du débat public, et dure jusqu'au mois de novembre. Le débat public a un objectif : informer le public, et lui donner la parole sur le projet, dans le but d'éclairer et de préparer les décisions du maître d'ouvrage sur le projet.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Les conclusions du débat public, rédigées par notre Commission, seront transmises aux maîtres d'ouvrage avant la fin de cette année. Ces conclusions seront rendues publiques. Trois mois après, le maître d'ouvrage publiera sa décision sur les suites du projet. Il devra notamment préciser les mesures qu'il mettra en place pour répondre aux enseignements du débat public.

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.

Nadira MALECK-BERTRAND : Pour participer au débat, vous pouvez vous informer grâce à tous les documents qui vous ont été distribués, et aux études complémentaires, disponibles sur le site Internet.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Vous pouvez ensuite vous exprimer lors des réunions publiques comme celle d'aujourd'hui, que nous organisons dans toute l'île jusqu'au mois de novembre. Vous pouvez aussi vous exprimer par écrit, en remplissant le formulaire que nous avons remis au début de cette réunion, en envoyant vos questions ou avis à notre Commission, ou sur notre site Internet. Pour remettre les formulaires ou vous aider à les remplir, faites appel aux hôtesse ou à Faiza, notre assistante.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Ces réunions publiques suivent les grandes règles du débat. Les deux premières règles sont la neutralité et l'indépendance : les membres de la Commission n'ont pas d'avis à donner sur le projet. La troisième règle est l'équivalence : les réunions publiques sont ouvertes à tous, le temps de parole est limité à deux minutes pour que le plus grand nombre de personnes puisse s'exprimer.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : La quatrième règle est la transparence : les présentations sont entièrement traduites, tous les propos sont enregistrés et retranscrits, il faut donc attendre d'avoir le micro pour parler, sinon cela ne pourra être pris en compte. Nous vous remercions de vous présenter au début de votre intervention. Enfin, la cinquième règle est l'argumentation. Nous vous demandons de détailler les raisons et motifs de vos prises de décision.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Pour vous permettre de participer activement, nous organisons plusieurs autres réunions en juillet : à Dzaoudzi-Labattoir, ce soir à 18h, à l'ACL de Labattoir, à Chirongui, le vendredi 22 juillet, à 16 h au foyer, à Boueni, le vendredi 29 juillet, à 16 h, à la salle de réunion de la mairie.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Pour obtenir d'autres informations, donner votre avis, ou poser une question, vous pouvez également contacter la CPDP, grâce aux coordonnées indiquées sur notre document de présentation.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Je vous remercie pour votre attention. Je vais maintenant passer la parole au maître d'ouvrage pour présenter le projet.

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

Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC : Merci. L'État a accompagné depuis des dizaines d'années le développement du transport aérien à Mayotte en adaptant progressivement la piste de l'aéroport. Aujourd'hui, le développement de la plate-forme se poursuit, et une nouvelle étape est prévue, avec la création d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers.

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

Yves DEBOUVERIE : L'objectif est de rendre possible l'élargissement de la desserte internationale de Mayotte, qui est actuellement limitée à des vols régionaux. L'objectif est surtout de permettre la mise en œuvre de vols directs, de Mayotte vers la métropole.

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

Yves DEBOUVERIE : En effet, la forte croissance du trafic aérien à Mayotte qui a été constatée ces dernières années rend possible, au plan économique, une ligne régulière Mayotte – Paris en vol direct, alors qu'aujourd'hui, les passagers sont obligés de passer par la Réunion ou par Madagascar.

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

Yves DEBOUVERIE : La piste actuelle est trop limitée pour permettre le décollage de vols directs vers Paris en toutes circonstances. La piste est courte, il y a des obstacles qui gênent le décollage vers le nord avec les collines de Petite-Terre, et il y a des habitations très proches, qu'il faut protéger du souffle des réacteurs.

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

Yves DEBOUVERIE : L'atterrissage d'avions gros porteurs venant directement de métropole est possible la plupart du temps avec la piste actuelle, mais pas tout le temps. Récemment,

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

un avion de la compagnie Corsairfly, qui venait directement de Paris, n'a pas pu atterrir. Compte tenu des conditions météorologiques du moment, la piste était trop courte.

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

Yves DEBOUVERIE : Vous savez sans doute que la compagnie Air Austral a décidé de lancer, à partir du 31 octobre 2011, des vols directs Mayotte – Paris, trois fois par semaine. Elle utilisera un nouvel avion, différent de ceux que la compagnie exploite déjà, dont les performances opérationnelles sont compatibles avec la piste actuelle, sous réserve de certains aménagements.

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

Yves DEBOUVERIE : Ainsi, l'objectif de la desserte directe avec la métropole sera en grande partie atteint sans allonger la piste. Il s'agit là d'une avancée tout à fait importante pour le désenclavement et l'ouverture vers l'extérieur de Mayotte.

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

Yves DEBOUVERIE : Par ailleurs, la compagnie Corsairfly étudie elle aussi la possibilité de faire des vols directs Mayotte – Paris. Dans ces conditions, si les vols directs Mayotte – Paris sont possibles avec la piste actuelle, pourquoi faut-il faire une nouvelle piste plus longue ?

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

Yves DEBOUVERIE : Parce que les décollages directs vers Paris avec le plein de passagers ne seront pas possibles tous les jours. Dans certaines conditions météorologiques, parce que le vent vient du nord, parce que la piste est mouillée, l'avion devra réduire sa masse pour décoller et ne pourra pas emporter tout le carburant nécessaire pour rejoindre Paris. Une escale intermédiaire pour refaire le plein de carburant sera donc nécessaire, ce qui entraînera un retard à l'arrivée à Paris. Cette situation pourrait se produire dans environ 15 % des cas avec le nouvel avion d'Air Austral, surtout entre janvier et mars.

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

Yves DEBOUVERIE : Par ailleurs, l'utilisation d'autres avions, moins performants, pour les vols long-courriers au départ de Mayotte, ou d'avions de plus fortes capacités, à l'avenir, nécessite également une piste plus longue.

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

Yves DEBOUVERIE : Le projet de piste longue qui est proposé pour l'avenir est celui d'une piste que nous appelons convergente – car elle est oblique par rapport à la piste actuelle – d'une longueur de 2600 m. L'avantage, pour les avions, est de ne plus avoir d'obstacles (comme la colline de Labattoir) dans l'axe de la piste. Pour les habitants, l'objectif est d'éviter les survols à très basse altitude des habitations de Pamandzi. La longueur de 2600 m apparaît comme un bon compromis, car elle correspond aux besoins d'une large gamme d'avions gros porteurs, pour des vols long-courriers, avec le plein de passagers.

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

Diffusion d'un diaporama

Yves DEBOUVERIE : Deux scénarios sont présentés au débat public : le schéma que vous avez sous les yeux correspond au scénario numéro deux, qui prévoit la construction d'une piste convergente, en bleu, de 2600 m, qui rejoint l'extrémité sud de la piste actuelle.

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

Yves DEBOUVERIE : Le scénario 1 que vous voyez maintenant prévoit quant à lui deux étapes : une première étape consiste à allonger la piste actuelle sur le lagon, pour obtenir une longueur de piste de 2310 m. C'est la longueur de piste nécessaire pour que le nouvel avion d'Air Austral puisse décoller avec le plein de passagers, quelles que soient les conditions météorologiques. Elle permettrait également à l'avion de Corsairfly d'avoir moins de restrictions pour causes météorologiques pour des vols directs vers la métropole. Dans une deuxième étape – ultérieurement, lorsque le besoin se fera sentir, par exemple 10 ans après la première étape –, la piste convergente de 2600 m sera construite à partir de l'extrémité sud de la piste allongée. Un avantage du scénario 1 par rapport au scénario 2 est que la piste nouvelle remonterait moins le long de la côte de Pamandzi, en face des habitations.

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

Yves DEBOUVERIE : Le projet soulève bien sûr des difficultés sur le plan de l'environnement : conformément à la réglementation applicable, ce que nous appelons l'étude d'impact – qui devra évaluer de manière précise les impacts environnementaux, et définir les mesures à prendre pour éviter, réduire, ou compenser ces impacts – sera réalisée après le débat public.

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

Yves DEBOUVERIE : Je voudrais à ce stade mentionner particulièrement deux points sensibles en matière d'environnement : le premier est l'impact de la construction de la piste sur le lagon, qui se traduit notamment, selon le scénario choisi, par une destruction

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

d'herbiers, la modification de l'écoulement des eaux du lagon, où la détérioration d'une zone de mangrove.

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

Yves DEBOUVERIE : Le deuxième point sensible à signaler concerne le prélèvement est le transport des matériaux de remblai : le volume de matériaux de remblai sera très important. Ces matériaux pourraient être prélevés sur les collines de Petite-Terre (colline de Four à Chaux et colline de Labattoir). Le transport des matériaux jusqu'à l'aéroport sera source de nuisances qu'il faudra maîtriser.

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

Yves DEBOUVERIE : La mise en service de vols directs Mayotte – métropole en novembre prochain va se traduire par des gains importants pour les passagers en termes de temps de trajet. Les vols Mayotte – Paris seront de l'ordre de 10 h, alors qu'aujourd'hui, il faut environ 15 h pour aller de Mayotte à Paris en passant par la Réunion. En termes de tarifs, le raccourcissement du trajet diminue les coûts du transport aérien, mais cette baisse des coûts pourrait être atténuée en grande partie par le prix très élevé carburant – du carburéacteur – à Mayotte.

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

Yves DEBOUVERIE : La mise en service de la piste longue aura pour effet d'améliorer la régularité des vols directs, qui seront moins soumis aux aléas de la météo, et donc d'amplifier les avantages en termes de temps de trajet ou de prix, qui seront acquis cette année avec les premiers vols directs.

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

Yves DEBOUVERIE : À plus long terme, la piste longue rendra possible l'utilisation d'avions encore plus gros – donc des billets moins chers – et rendra également possible l'ouverture à encore plus de concurrence. Toute l'économie de Mayotte pourra ainsi en profiter.

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

Yves DEBOUVERIE : Voilà le projet qui est soumis au débat public. À l'issue du débat public, l'État devra décider de la suite qu'il compte donner au projet, en prenant en considération les avis qui ont été exprimés au cours du débat.

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

Yves DEBOUVERIE : Le calendrier – si la décision est prise de poursuivre le projet – pourrait être le suivant : poursuite des études en 2012, notamment l'étude d'impact, en vue de l'enquête publique ; poursuite des études de mise au point en 2013 et 2014, et début des travaux en 2015. La durée des travaux reste à préciser, mais elle pourrait 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.

Yves DEBOUVERIE : Merci de votre attention.

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. DEBOUVERIE. La parole revient aux citoyens. Vous pouvez poser toutes vos questions. *Anziza MOUSTOIFA traduit ses propres propos en shimaoré.* Je donne la parole à M. VAN OOST, pour l'animation de ce débat. Merci.

Nadoire ASSANI, habitant de Bandré : Bonjour, je m'appelle Nadoire ASSANI et j'habite Bandré. C'est avec un certain plaisir que je vous vois ici. Ma question porte sur la colline de Petite-Terre : pourquoi visez-vous directement la colline de Petite-Terre pour ce projet ? Est-ce que c'est plus facile pour son avancement ?

Jean VAN OOST, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte : Vous parlez de la colline ?

Nadoire ASSANI : Oui, c'est ça, la colline de la Petite-Terre

Jean VAN OOST : Je vais laisser les techniciens répondre.

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

Yves DEBOUVERIE : Pourquoi est-ce que nous visons un prélèvement sur les collines de Petite-Terre ? – les collines de Four à Chaux et de Labattoir ? – et bien effectivement, parce que c'est plus simple. Ce sont les gisements de matériaux les plus proches de l'aéroport. Si nous allons chercher des matériaux plus loin, les choses sont plus compliquées : il y aura plus de problèmes de transport. Si nous prenons par exemple des matériaux venant de Grande-Terre – il y en aura, de toute façon –, mais si nous prenons tous nos matériaux sur Grande-Terre, tous devront passer la barge entre Mamoudzou et le rocher, ou au moins le carrefour du Four à Chaux. Cela complique énormément les choses et renchérit les coûts. La colline du Four à Chaux a déjà été en grande partie arasée en 1995, pour l'allongement de la piste qui a eu lieu alors. Cette fois-ci, nous avons pour projet d'arasier complètement la colline de Four à Chaux. Pour le reste, notre hypothèse principale est effectivement de prendre des matériaux de remblai sur la colline de Labattoir. Bien que ce ne soit pas la raison principale, cela pourrait nous permettre de réduire un peu la hauteur des obstacles qui gênent au décollage

des avions dans l'axe de la piste actuelle. Là je parle des matériaux de remblai les plus importants en volume, mais de moins bonne qualité. Il y aura également des matériaux en plus faible quantité (mais néanmoins importante) : des enrochements, ou des cailloux d'une certaine taille d'une certaine qualité, qui seront nécessaires. Nous pensons que ces matériaux devront être pris sur les collines de Grande – Terre, et traversés avec la barge.

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

Jean VAN OOST : Est-ce que la question a été bien répondue, selon vous ? – nous vous donnons la parole une seconde fois. Nous espérons que d'autres prendront la parole.

Nadoire ASSANI : Je voulais juste poursuivre mes questions : avez-vous pensé au pire, en cas de catastrophe, de tsunami, de choses comme ça ? Car si vous rasez cette colline, où iront les habitants de Petite-Terre en cas de catastrophe ? Il faut penser à l'avenir, j'ai de la famille là-bas, moi.

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

Présentation d'un diaporama

Yves DEBOUVERIE : Notre hypothèse est donc de prélever des matériaux sur la colline de Labattoir en quantité importante. Néanmoins, ce n'est pas une quantité qui arasera complètement la colline de Labattoir, loin de là. Je voulais vous montrer des images de synthèse – une simulation qui a été faite par ordinateur – des collines de Labattoir et de Four à Chaux : à droite, vous avez la colline actuelle de Four à Chaux, et à gauche, vous avez la colline de Labattoir. Vous voyez l'axe de la piste au fond, qui s'avance sur le lagon : ça, c'est la colline actuelle. Voici maintenant une simulation de la même chose après qu'auront été prélevés 3 millions de mètres cubes sur la colline de Labattoir, et après que la colline de Four à Chaux aura été complètement arasée : on peut voir que la colline de Labattoir est loin d'avoir disparu. Elle pourra toujours servir de refuge aux habitants en cas de tsunami. Il reste une colline, de toute façon. Vous pouvez en profiter pour voir la piste convergente dans le scénario 2 : dans l'axe de l'image, nous voyons la piste actuelle. En oblique, vous voyez la piste convergente.

Jean VAN OOST : Monsieur le maire, nous allons passer la parole à Madame d'abord.

Zaina BACAR, habitante et conseillère municipale de Bandré : Je prends le micro aujourd'hui pour vous exprimer combien je suis heureuse vis-à-vis de ce projet. Je tiens également à dire que je suis à 200 % favorable à l'aménagement de cette piste. Pourquoi ? – Parce que nous avons perçu beaucoup d'avantages : cela permettrait une ouverture vers l'extérieur, le développement du tourisme, une réduction des coûts, et permettrait aussi au plus grand nombre de pouvoir voyager et s'ouvrir vers l'extérieur. Je suis favorable à tout cela. J'ai quand même une petite inquiétude par rapport à l'environnement que nous avons

évoqué à plusieurs reprises. Pourquoi ai-je cette inquiétude ? – Parce que nous avons vu en outre-mer, nous sommes les territoires les plus riches en biodiversité sous-marine et même humaine. Alors qu'est-il prévu, concrètement, pour limiter les dégâts ? – je sais qu'il y en aura – qu'a-t-on prévu pour limiter la destruction de la faune et de la flore sous-marines en Petite-Terre ? Merci à vous.

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

Yves DEBOUVERIE : Naturellement, l'environnement va être atteint par cette construction de piste. Il ne faut pas se le cacher. Tout sera fait – c'est l'obligation que nous avons, de toute façon – pour limiter, réduire ou compenser l'impact sur la faune et la flore sous-marines. La loi nous l'impose en matière d'environnement. Tout ceci sera précisé ultérieurement, lorsque le scénario sera bien défini – lorsque le projet sera bien défini. Si nous voulons regarder de plus près les principaux problèmes qui peuvent se poser, nous avons :

Dans le cas où nous allongeons la piste actuelle sur le lagon, le prolongement se fera sur une zone d'herbiers, qui est un lieu de passage ou de nourriture pour les animaux emblématiques (tortues, dugongs et autres). Donc effectivement, la destruction de la zone d'herbiers est quelque chose qui est très embêtant, car les herbiers sont détruits. Avec les techniques actuelles – nous pouvons essayer, mais ce n'est pas garanti –, nous pouvons essayer de recréer des herbiers dans une autre zone adaptée. Mais nous ne sommes pas sûrs de pouvoir le faire, compte tenu des techniques actuelles. Dans cette zone d'herbier, il y a également quelques pâtés coralliens, quelques « patates », qui seront détruites, en quantité faible, semble-t-il. Là aussi, nous pourrions peut-être mettre en œuvre des mesures compensatoires en recréant des zones, en transportant des coraux, comme cela a été fait à titre expérimental pour le port de Longoni. Si nous regardons maintenant les problèmes posés par la construction de la piste convergente – c'est-à-dire la piste oblique – nous voyons qu'elle n'empiètera pas sur une zone d'herbiers – tout au moins très peu –, mais qu'elle empiètera sur le plateau, le long de la côte, qui n'a pas une qualité environnementale particulière. De ce point de vue, la création d'une piste convergente est moins sensible sur le plan environnemental. L'allongement de la piste et la piste convergente posent également le problème de l'écoulement des eaux du lagon, puisqu'il y aura de nouvelles barrières qui seront imposées à l'écoulement du lagon. Des études précises sont en cours pour déterminer quelle est l'ampleur des conséquences. Nous avons envisagé des choses : si nous faisons un allongement de la piste, nous avons envisagé de faire passer l'eau par en dessous, en aménageant deux tunnels, de façon à ce que l'eau puisse s'écouler de part et d'autre de la piste allongée. Au vu des derniers éléments que j'ai eus sur les études en cours, ce ne serait, semble-t-il, même pas nécessaire : l'écoulement des eaux, même avec la piste allongée ou avec la piste convergente, resterait acceptable pour maintenir le renouvellement des eaux et la vie du lagon.

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

Jean VAN OOST : La DGAC a répondu sur les enjeux liés à l'environnement « lagon ». Il faut savoir qu'il y a d'autres impacts sur l'environnement. Vous pouvez poser vos questions sur ces impacts, qu'ils soient sociaux, urbains, ou autres. Il y a une réunion thématique qui sera faite sur les enjeux environnementaux, au mois de septembre. Vous pourrez participer à ces réunions, il y aura peut-être plus de détails sur les solutions et les impacts.

Moussa MADI : Messieurs-dames, je vous remercie pour ce débat. Nous profitons de cette occasion pour quelques petites questions qui nous semblent intéressantes : Messieurs les membres de la Commission, et Messieurs les représentants de la DGAC, Mayotte demande que la piste longue soit réalisée. Comme je l'ai dit à Mamoudzou, les Mahorais ont besoin du riz, ont besoin du lait, des mabawas, pourquoi pas d'une piste longue ? Est-ce qu'il faut se poser la question de sa réalisation ou non ? De mon côté, la question ne se pose même pas : nous demandons que la piste longue soit faite, et non pas à 2600 m, mais à 3000 m, car toutes les circonstances doivent être prévues pour qu'il y n'y ait plus de passagers venant de Paris ou de Malaisie ou de Singapour, à qui le pilote de l'avion dira qu'il n'est pas possible d'atterrir parce qu'il y a beaucoup de vent. Il faut que la piste longue soit faite avec le maximum de métrage possible. C'est ma première observation. Ma deuxième observation porte sur l'environnement. Ma collègue Zaina s'inquiète de l'environnement. Moi, je me dis un peu le contraire : en l'an 2011, est-ce que les techniciens mondiaux – nous venons de voir la réalisation de la route des Tamarins sur l'île de la Réunion, avec tous les experts internationaux qui ont pu la réaliser, cela a pu aboutir – pourquoi pas la même chose à Mayotte ? Moi, j'ai confiance en les techniciens environnementaux, et je pense que ce projet peut se faire sans aucune conséquence néfaste pour notre environnement. Je suis confiant là-dessus. Par contre, je sais qu'il y a des gens – excusez-moi du terme – un peu « radins », qui ne veulent pas que cette piste soit réalisée à Mayotte. Je m'arrêterais en vous disant, Messieurs, Mesdames : Mayotte demande que la piste longue soit réalisée. Merci.

Jean VAN OOST : Merci Monsieur le Maire. J'aimerais que la petite intervention que j'ai faite avant soit également traduite (sur les réunions thématiques).

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

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE, pas de réponse sur le « pourquoi pas 3000 m » ?

Yves DEBOUVERIE : Notre projet, comme vous l'avez vu, est basé sur une longueur de piste de 2600 m. Il est vrai qu'il y a une dizaine d'années – et même plus longtemps –, lorsque les premières réflexions ont été menées sur la piste longue de Mayotte pour qu'elle soit adaptée aux vols long-courriers, on imaginait la nécessité d'avoir une piste de 3000 m, parce que c'était le standard des pistes pour les vols long-courriers. Depuis lors, la technologie des avions progresse : les avions qui ont besoin de 3000 m, il y en a encore... Mais par exemple, les 747 sont de vieux avions maintenant, et sont progressivement retirés du circuit par les

compagnies françaises, dans tous les cas. Il nous paraît donc que le meilleur compromis est de 2600 m. Nous ne cherchons pas à faire trop long, car il y a tout de même des impacts environnementaux. M. le maire, nous aimerions partager votre optimisme en disant qu'il n'y aura pas d'impact défavorable sur l'environnement, mais nous n'en sommes pas tout à fait sûrs, quand même. La piste de 2600 m permet à la plupart des avions gros porteurs de décoller avec le plein de passagers vers Paris. Je citerai par exemple le gros avion d'Air Austral, qui s'appelle le 777 300, qui pourrait desservir Mayotte dans une dizaine d'années, lorsque le trafic aura augmenté. C'est une longueur pas trop longue pour éviter les impacts environnementaux.

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

Ali SAID, habitant de Kani-Kéli, travaille à la mairie de Bandrélé : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

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

Jean VAN OOST : En français, s'il te plaît.

Haladi HOULAM : On m'a déjà dit d'intervenir en français, donc que je vais m'exécuter. M. Ali SAID, habitant de Kani Keli, agent de la mairie de Bandrélé dit : « on parle beaucoup de cette piste longue et des voyages, de l'augmentation du nombre de passagers, etc., du fret, mais comment va-t-on faire traverser tout ce beau monde ? En ce moment, on constate que lorsqu'il y a un vol, quelquefois, pendant deux ou trois heures, on n'arrive pas à faire traverser les voyageurs. Donc lorsque le nombre de voyageurs va augmenter, comment va-t-on se débrouiller pour faire traverser tout ce beau monde ? »

Yves DEBOUVERIE : Ça me paraît une bonne question. Ce n'est pas de la compétence de la Direction générale de l'aviation civile de trancher sur cette question, qui relève des autorités en charge des problèmes d'aménagement et de transport maritime. Ce que je peux dire, en tant que représentant de l'aéroport et du monde du transport aérien, c'est que si nous modernisons l'aéroport avec une piste longue, ce serait bien que l'on modernise les accès terrestres et maritimes. Voilà ce que j'ai à dire.

Jean VAN OOST : C'est une très bonne question, et effectivement, elle n'apporte pas de réponse par rapport à la piste. Enfin, il n'y a pas de réponse apportée par rapport à la piste. C'est aussi un impact de la création de cette piste longue sur l'environnement. Cette question sera reprise, inscrite, et je pense qu'elle influera fortement sur les décisions qui seront prises par la suite. Il faut savoir que les débats comme aujourd'hui sont faits pour amener ces précisions, qui seront prises en compte lors de la réalisation du projet de piste longue.

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

Ali SAID : Excusez-moi encore, car je crois qu'on a oublié l'essentiel de ce qu'on veut faire : exactement, si aujourd'hui, on fait une étude pour faire un grand port à côté, et que tout le monde sait que la masse de population est de l'autre côté. Qu'on se permet de ... l'autre sens, et ne pas penser que ces gens-là vont la traverser, je crois que nous ne sommes pas encore prêts pour faire l'aéroport, de la manière dont il est actuellement. Je crois que tout le monde a compris de quoi je veux parler. Mon souci, c'est que si on va habiller Pierre pour oublier Paul, je crois qu'il faudra refaire toutes les études, et qu'on est là pour parler de choses auxquelles on n'a pas réfléchi entièrement. On a pensé à ce qui est dans le gâteau, mais on n'a pas pensé à qui va le manger.

Jean VAN OOST : C'est une très bonne remarque. Peut-être une petite traduction. Peut-être que la DGAC peut nous apporter une réponse.

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

Ali SAID [interrompt la traduction] : *Intervention en shimaoré*

Insérer la transcription.

Jean VAN OOST *interrompt Ali SAID* : Excusez-moi, la traduction se fait par le service de Shimé.

Haladi HOULAM : Non, il a fait une allusion sur le port que je n'ai pas très bien comprise.

Jean VAN OOST : Oui, une petite précision : vous parlez du port en Petite-Terre ? De l'aéroport ? – C'est bien ce que je pensais. Vous considérez l'aéroport comme un port, tout à fait – avec des navires volants – il n'y a pas de problème. Si la traduction n'est pas possible, je vais demander à monsieur de traduire.

Haladi HOULAM : Euh...

Jean VAN OOST : Bon, allez-y monsieur, posez votre question en shimaoré, s'il vous plaît.

Ali SAID : *Intervention en shimaoré.*

Insérer la transcription.

Jean VAN OOST : Merci. Pour ma part, j'ai très bien compris la question : il s'agit de : « ont fait un équipement majeur qui fait arriver des gens et des marchandises en Petite-Terre, et à côté de ça, que se passe-t-il autour ? Est-ce que les fonctions de transit ont été réfléchies dans des dimensions de 20 à 25 ans ? » Je pense que j'ai bien résumé la question. M. MARTY ? – Merci.

Christian MARTY, directeur de la sécurité de l'aviation civile pour l'Océan Indien : Pour compléter la réponse qu'a faite Yves DEBOUVERIE concernant la piste elle-même lors de la question précédente, on peut souligner qu'il y a, depuis déjà plusieurs mois, un Comité de pilotage qui a été mis en place. Il se dénomme : « Comité de pilotage – modernisation de l'aéroport ». Il est animé par le préfet de Mayotte. Y participent les collectivités locales, le Conseil général et les communes. Au cours de ce Comité, ces sujets ont été évoqués. Très concrètement, quand on parle de « modernisation de l'aéroport » – vous avez tout à fait raison de le souligner – il y a, après, le fait d'essayer de poursuivre les aménagements nécessaires pour établir les connexions entre les différents sites (entre l'aéroport et les différents sites économiques). Cela a déjà fait partie des sujets évoqués en Comité de pilotage. Le préfet a demandé aux collectivités locales et aux communes de se réunir et de travailler sur ce sujet. Au niveau de la DGAC, nous portons le projet de piste. Yves l'a dit tout à l'heure : notre mission est de venir vous présenter ce que nous pouvons faire au niveau aérien. Nous avons tout à fait conscience que d'autres équipements sont certainement nécessaires autour de cette problématique de modernisation de l'aéroport. Il appartient effectivement maintenant aux instances compétentes en la matière – et à commencer par les collectivités locales ici – de réfléchir, de travailler sur le sujet, et je sais que ce travail a déjà commencé, puisqu'il y a eu des concertations qui se sont tenues. Il faut donc poursuivre ce travail, et imaginer ce que peut être la phase d'accompagnement au niveau de l'ensemble des infrastructures nécessaires.

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

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

Jean VAN OOST : Est-ce qu'on a bien répondu à votre question ? Ou est-ce que nous pouvons apporter quelques données supplémentaires ? - En fait, le Conseil général doit faire une réflexion sur le sujet. Elle est en cours, elle existe même depuis un certain temps sur les transports interurbains, entre autres, avec des transports maritimes entre Longoni – Petite-Terre, Petite-terre-Mamoudzou, Petite-Terre-Dembeni. Dans ce cadre-là, il y a des efforts qui sont faits. Après, une réflexion est en cours sur peut-être d'autres systèmes de transport entre Petite-Terre le et Grande-Terre. Mais vous avez tout à fait raison, ce débat est lié à la réalisation de la piste longue, je confirme. Donc si vous êtes partants, vous pouvez aussi inscrire dans les cahiers, ou faire des remarques écrites un peu plus précises sur ce sujet-là, nous les prendrons en compte, elles seront retranscrites dans le débat.

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

Jean VAN OOST : D'autres questions ? – Oui, excusez-moi, on vous a laissé patienter, c'est à vous.

Camaridine MISTOIH, natif de la commune de Bandré, habitant de Limoges, secrétaire général de la fédération des associations Mahoraises de métropole (FAMM) : Bonjour, je

me présente, je m'appelle Camaridine MISTOIH, je suis né à M'tsamudu, dans la commune de Bandrélé. J'habite actuellement en France, à Limoges, et je suis l'actuel secrétaire général de la fédération des associations mahoraises de métropole. Je suis ici à Mayotte pour les vacances. Quand j'ai appris le calendrier de ces débats, je me suis dit « il faut que j'aille aussi écouter ce qu'on a à nous dire par rapport à l'allongement de la piste de l'aéroport ». J'ai juste quelques questions et quelques observations à rappeler, mais aussi à poser, d'abord, en commençant par : « est-ce que l'aéroport de Mayotte répond-il aujourd'hui aux normes des aéroports internationaux ? », ensuite je note aussi que malgré les avantages de cette piste longue prévus sur les deux scénarios, malgré les enjeux en matière de développement économique pour Mayotte, les prix des billets d'avion ne sont pas prévus à la baisse pour des raisons de kérosène. Le directeur d'Air Austral – j'ai lu récemment – avait noté une différence de 55 % plus chers du carburant à Mayotte par rapport à la Réunion. N'y a-t-il pas moyen de revoir les coûts très élevés du carburant à Mayotte ? Ça, c'est ma deuxième question. Ensuite, on peut remarquer aussi que c'est pendant la période de vacances, surtout la haute saison, que les familles mahoraises voyagent beaucoup, et prennent cette ligne Mayotte – Paris, Paris – Mayotte. Ce sont souvent des familles qui n'ont pas beaucoup de moyens pour prendre cette ligne. Nous espérons – nous avons espéré, en tout cas – que l'allongement de cette piste d'aéroport allait permettre une baisse véritable des prix d'avion pour les familles. Alors nous, on se pose la question, et moi je me pose la question, parce que j'ai voyagé aussi y a pas longtemps, et j'avoue que ça m'a coûté très très cher, surtout que l'on voyage avec les familles. C'est très long. L'allongement de cette piste est une bonne chose, parce que cela permettra au moins de réduire les durées, cependant cela reste très très cher. Les questions se posent aux politiciens : quand est-ce que Mayotte pourra intégrer les tarifs préférentiels que les autres départements d'outre-mer en bénéficient à ce jour ? Voilà. Merci beaucoup.

Jean VAN OOST : Merci

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

Jean VAN OOST : Merci. Quelques éléments de la DGAC, peut-être.

Pierre PINSON, délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte : Oui. Il y avait deux questions, que vous avez posées, principalement. La première : « est-ce que l'aéroport de Mayotte répond aux normes internationales », et la deuxième question sur les coûts. Je crois qu'Yves DEBOUVERIE répondra à la question sur les coûts. Moi, je vais répondre d'abord à la première question sur « est-ce que Mayotte est aux normes internationales ? » - j'ai eu le plaisir, mais aussi l'honneur, d'être pendant deux ans directeur de l'aéroport de Mayotte, jusqu'en avril dernier, où cette responsabilité a été transférée à la société SNC-Lavalin, donc maintenant, la société d'exploitation de l'aéroport de Mayotte. Mais durant deux ans, donc, j'ai été directeur de cet aéroport. Alors, en ce qui concerne les normes applicables à un aéroport, il y a plusieurs référentiels de par le monde. Il y en a un qui est de très haut niveau, qui est édicté par l'organisation de l'aviation civile internationale, et ensuite, chaque

administration, dans son ressort de responsabilité, édicte des normes qui sont des normes nationales. Mais je dirais, pour simplifier : il y a très peu de différence entre les normes nationales et les normes internationales. En ce qui concerne l'aéroport de Mayotte, on est absolument dans les mêmes règles, les mêmes référentiels réglementaires, qu'en ce qui concerne tous les autres aéroports métropolitains français. Pendant les deux années où j'ai été directeur de l'aéroport, j'ai eu plusieurs audits, qui se sont déroulés dans les différents domaines qu'il faut couvrir quand on s'occupe d'un aéroport : que ce soit la sûreté, la sécurité, les pistes, tout ce qui concerne les opérations. Et tous ces audits ont été conduits en prenant le référentiel qui s'applique en métropole.

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

Jean VAN OOST : M. PINSON, vous pouvez me préciser les objectifs YATA, qui ont été imposés aux nouveaux concessionnaires, en termes de qualité d'aéroport ?

Pierre PINSON : Là, on parle d'un autre projet, qui est la construction de l'aérogare. C'est un projet qui a été complètement dissocié de la construction du projet de piste longue. Le cahier des charges stipulait, pour la construction de l'aéroport – mais je ne vais pas trop m'étendre sur ce sujet, car nous sommes là dans un autre domaine que la piste longue – le cahier des charges stipulait que l'aérogare devait être construite selon une norme YATA B. Alors, il y a différents niveaux dans la classification YATA – YATA, c'est l'organisation internationale du transport aérien – qui définit certain niveau de traitement des passagers et des avions, le « B » étant un des niveaux les plus élevés qui puisse être proposé. Cela permettra d'avoir, pour l'aérogare de Mayotte, un niveau de traitement passager – avion parmi les plus sophistiqués.

Jean VAN OOST : Merci pour cette réponse, qui est quand même associée à la piste et au fonctionnement de l'aérogare.

Pierre PINSON : Un petit commentaire : on peut dissocier complètement – il faut dissocier complètement ces deux projets – : le projet d'aérogare est beaucoup moins coûteux, beaucoup plus urgent, il a été fait pour satisfaire les besoins à très court terme de l'aéroport. Le projet de piste, lui, est à plus long terme, et couvre beaucoup plus de domaines.

Jean VAN OOST : Une traduction, s'il te plaît.

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

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE, sur le prix des billets, le prix du carburant ?

Yves DEBOUVERIE : Oui, est-ce qu'on peut montrer l'image « économie 3 » ? En matière de tarifs, il y a plusieurs points à développer : premièrement, comme vous le savez, les tarifs aériens sont fixés par les compagnies aériennes. Ce n'est pas l'État, ou le Conseil général, qui fixe les tarifs des compagnies aériennes, puisque nous sommes dans un univers

concurrentiel, et notamment sur les billets entre la métropole et Mayotte, il y a certes Air Austral, mais il y a également Corsairfly. Il y a effectivement une concurrence sur les lignes métropole – Mayotte. Les compagnies aériennes fixent les tarifs en fonction de leurs coûts, bien sûr, mais aussi en fonction de leur stratégie commerciale. Et donc, c'est souvent la stratégie commerciale qui prime. Deuxième élément sur lequel le tableau que vous avez sous les yeux donne des indications, c'est une décomposition des coûts d'un vol sur la métropole, dans certaines conditions. Ce que je veux surtout vous montrer, c'est que le pourcentage en bleu en bas des deux colonnes, c'est le poids du carburant, donc le poids du carburant dans le coût total du transport aérien vers la métropole. Vous voyez qu'il est de 31 %, dans ce qui est appelé dans le tableau « un vol semi-direct », c'est-à-dire un vol qui fait une escale intermédiaire. Et il passe à 40 % pour un vol direct. Cela tient compte d'un certain renchérissement du coût du kérosène à Mayotte. Les autres postes de coûts : coût du personnel, coût de l'escale, etc., tous ces coûts-là baissent lorsqu'on fait des vols directs à la place de passer par la Réunion, évidemment. Est-ce qu'on peut montrer la diapo suivante, s'il vous plaît ? Mouais, bon... ce n'est pas lisible. Ce que je voulais montrer avec ce tableau, c'est que nous avons fait procéder à une étude théorique – ce ne sont pas les coûts réels d'Air Austral. C'est une simulation des coûts de transport aérien entre la métropole et Mayotte dans certaines conditions de coûts du carburant à Mayotte, ainsi que des conditions de coefficient de remplissage. Tout cela pour montrer que le coût du transport aérien est très sensible au coût du carburant et au coefficient de remplissage. Ce tableau indique que dans le meilleur des cas, à long terme, c'est-à-dire une fois que la piste convergente est construite, et que des avions de plus grosse capacité font des vols sur la métropole, et que l'effet de la concurrence a joué. Le point de départ, c'est le coût du transport aérien sur une ligne Mayotte – Réunion – métropole. Si l'on compare ce coût de départ aux coûts à long terme direct Mayotte – métropole, il pourrait y avoir une baisse de 28 % si le carburant est au même prix à Mayotte qu'à la Réunion. Donc, c'est important, n'est-ce pas ? Mais dans l'immédiat, les coûts théoriques – ce ne sont pas les coûts réels – d'Air Austral sont contraints par le fait que le carburant est plus cher à Mayotte, et que le coefficient de remplissage de la nouvelle ligne va être inférieur aux conditions de remplissages des vols actuels entre Paris et la Réunion. Donc en théorie, la réduction des coûts d'Air Austral, dans l'immédiat, ne serait que de 6 %. Donc vous voyez que si le carburant baisse à Mayotte, on aura un effet direct sur la baisse des coûts du transport aérien, il faudra également que le coefficient de remplissage augmente. Le problème du coût du carburant à Mayotte est une affaire commerciale entre Air Austral et Total : Air Austral achète du carburant ailleurs qu'à Mayotte, c'est donc des négociations qui impliquent divers aéroports. Il faut que la négociation commerciale entre Air Austral et Total soit menée à son terme. L'État est conscient de la difficulté que pose le prix du carburant à Mayotte, et le préfet de Mayotte a réuni, il y a quelques semaines, dans son bureau, les représentants de Total et d'Air Austral pour les inciter à trouver une solution conforme à l'intérêt général. Si je peux encore prolonger ma réponse avant la traduction, c'est juste pour rappeler que Mayotte, comme les autres départements et territoires d'outre-mer, bénéficie du système d'aide à la continuité territoriale : les résidents de Mayotte ont droit à une aide financière,

une fois par an, si certaines conditions de ressources sont respectées, pour atténuer le prix d'un billet pour la métropole : une fois par an, avec la famille. Je crois que cette aide est de l'ordre de 200 € par personne. Je peux vérifier tout de suite le chiffre exact.

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

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

Jean VAN OOST : M. MISTOIHI, est-ce que vous êtes satisfait des réponses qui vous sont apportées ? – Qu'est-ce que vous voulez apporter comme complément avant que nous passions une autre question ? – Rapidement, vous avez eu de longues réponses, quand même.

Camaridine MISTOIHI : Tout à fait. Merci en tout cas des réponses de chacun et chacune. Moi, j'estime que le billet d'avion est trop cher, trop cher pour les familles mahoraises, surtout celles qui partent de métropole pour venir voir leur famille pendant l'été. Quand on nous dit que le prix du carburant est 55 fois plus cher à la Réunion qu'à Mayotte, il y a un problème, quelque part.

Jean VAN OOST : 55 %

Camaridine MISTOIHI : 55 % par rapport à la Réunion, c'est trop cher. Et l'on a vu tout à l'heure sur le graphique, qui montre que semi-direct, c'est 31 %, et direct, c'est 40 % - 39,90 %. C'est excessivement cher, nous ne pouvons pas payer ce prix. Nous avons l'habitude de voyager en Europe, voire dans d'autres pays pour à peu près les mêmes durées de voyage. On ne paye pas ce prix-là. Nous, au sein de la FAMM, on avait espéré que les vols directs allaient permettre de baisser sensiblement les prix, pour que les mahorais puissent voir leur famille au moins une fois dans l'année, tout simplement. Je comprends ce que vous avez dit, M. DEBOUVERIE concernant la continuité territoriale. On se bat pour que cela se fasse, même niveau de la télécommunication. D'ailleurs, c'est ce qui a déjà été fait, visiblement, puisque l'on peut appeler de la France vers Mayotte sur les fixes gratuitement, comme dans les autres départements. Cependant, ce problème du prix du billet d'avion est trop cher. Il faudra trouver une solution. Voilà, merci.

Jean VAN OOST : M. MISTOIHI, avant de passer à la traduction, la réponse a été claire : c'est une problématique commerciale qui n'a pas de rapport avec la piste longue. On est bien d'accord. Donc il faudra peut-être appuyer sur d'autres points, sur d'autres personnes pour faire avancer ce sujet. Je vous rappelle qu'il était expliqué clairement que l'on aurait 25 % de baisse du billet si l'on obtenait un prix correct, et ce grâce à la piste longue. La traduction d'abord, et l'on passe à vous, s'il vous plaît.

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

Jean VAN OOST : Juste un instant, M. DEBOUVERIE voudrait reprendre la parole.

Yves DEBOUVERIE : Juste pour préciser le montant de l'aide à la continuité territoriale que l'État verse aux résidents de Mayotte pour un voyage une fois par an sur la métropole, c'est 270 € par personne, et même le double pour certains cas particuliers.

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

Jean VAN OOST : À moins qu'il n'y ait d'autres questions, nous allons repasser à M. Ali SAID, et ensuite, à monsieur le maire.

Ali SAID : Excusez-moi, je pense que nous sommes dans un débat dans lequel nous devons quand même poser de questions. C'est une chance que nous avons aujourd'hui de poser la question devant les membres du jury.

Jean VAN OOST : Ce n'est pas un jury, c'est une Commission. On vous écoute et c'est vous qui participez, essentiellement.

Ali SAID : Je crois que les gens de Petit-Terre ont déjà beaucoup souffert de l'aéroport. On a détruit l'environnement humain. Je crois que même Mme MOUSTOIFA a dû déménager de là où elle était. On a détruit la mosquée qui était à côté de chez elle, on a détruit des maisons. Je crois que les maisons qu'on devait donner aux gens, ça n'a pas été fait. Beaucoup de personnes sont amenées à déménager sur Grande-Terre. Par rapport à tout ça, je suis quand même perplexe sur celle-ci, car j'estime que la DGAC n'a pas réfléchi aux pertes de population que nous avons muté, que nous avons déménagé, aux mosquées qui ont disparu, et qui vont disparaître, et l'environnement, aussi. Est-ce qu'il n'y aurait pas eu assez de place en Grande-Terre pour ce projet ? Parce que quand je vois l'étude d'impact sur le même lieu et sur le même site, je crois qu'il y a beaucoup d'inconvénients économiques par rapport aux déplacements, historiques par rapport aux mosquées, environnementaux et humains par rapport aux gens qu'on déplace, qui viennent habiter en Grande-Terre, parce qu'on les a tellement bousculés et poussés en Petite-Terre... Je crois aussi que le côté Bahoni, a Pamandzi, va peut-être aller habiter à Labattoir... mais sachant le conflit qu'il y a entre Pamandzi et Labattoir sur les déménagements... Est-ce qu'on a prévu de faire quelque chose pour faire déménager ces gens-là, parce que lorsque les gros avions vont atterrir, ce ne sera plus ceux qui seront à Bahoni, mais ceux qui seront à côté de l'aéroport, qui vont partir.

Jean VAN OOST : Merci.

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

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE ?

Yves DEBOUVERIE : Donc, la première question, c'est « pourquoi on ne fait pas un aéroport en Grande-Terre », si je comprends bien. Ceci a été étudié par le passé. Il faut voir que pour faire un aéroport, il faut de la place, évidemment, et qu'il n'y ait pas de montagne dans l'axe

des pistes : il faut que les pistes soient le plus possible dégagées de toute colline et de toute montagne. Les sites qui ont été étudiés en Grande-Terre – il y en a eu deux, à l'époque qui ont été identifiés en Grande-Terre – : un site à Combani – il y a une vallée qui peut permettre d'installer un aéroport à Combani – mais après étude, il est apparu que l'implantation d'un aéroport à Combani aurait de graves conséquences sur l'agriculture locale, et de toute façon, cela aurait été incompatible avec l'extension de l'urbanisation de Combani. D'ailleurs, si on reprend les plans qui ont été faits à l'époque de ce projet d'aéroport, il est installé en plein village de Combani. Il aurait donc fallu détruire la moitié des habitations. Donc ce n'est pas possible à Combani. Un autre site qui avait été étudié, à Majicavo, là, en partie sur la mer, en partie sur le lagon. Bon, là aussi, l'analyse a été faite : cet emplacement était difficilement compatible avec l'extension de l'urbanisation de Mamoudzou et ça entraînait en conflit avec un projet hôtelier qui existait à l'époque. Donc ce projet n'a pas été retenu. Du point de vue de l'environnement, c'était sans doute pire qu'à Pamandzi, compte tenu de l'importance des remblais qu'il fallait faire, plus important que ce que nous prévoyons maintenant à Pamandzi. Donc le seul projet qui nous paraît viable et celui de l'aéroport actuel. Il y a également une autre raison : construire un aéroport à partir de zéro, cela coûterait évidemment très cher, plus cher qu'une simple extension de l'aéroport actuel. Vous avez également posé la question des décasements à Pamandzi. Ce que je voudrais préciser à ce sujet, c'est que le projet de piste longue qui est soumis au débat public n'implique par lui-même aucun décasement. Le projet de piste longue n'implique aucun décasement à Pamandzi. Au contraire, il est conçu pour s'éloigner des habitations les plus proches de Pamandzi, et il est conçu pour que les habitations de Pamandzi et la piste puissent cohabiter. Je sais qu'il peut y avoir des projets de la commune de Pamandzi d'opérations d'aménagement juste à côté de l'aéroport, mais ceci n'est pas lié à la piste longue.

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

Jean VAN OOST : Merci, monsieur le maire, vous vouliez poser une question ?

Moussa MADI : Je voulais tout simplement rappeler que dans le document que nous avons, il y a trois scénarios possibles pour la réalisation de la piste : il y a le scénario 1.1, il y a le scénario 1.2, il y a le scénario 2. Pour nous, ici en conseil municipal, on a discuté sur ce point, et les membres du conseil municipal ont adopté le scénario 2. Merci.

Jean VAN OOST : Merci Monsieur le maire, une petite traduction.

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

Jean VAN OOST : Merci. Je vous invite à poser toutes vos questions, s'il y en a d'autres. Allez, ne soyez pas timides. C'est un débat, il faut participer. M. Ali SAID, intarissable... Alors je rappelle à tout le monde que si vous n'osez pas, vous ne souhaitez pas poser des questions

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

en public, vous pouvez inscrire, écrire sur des petites fiches, auprès de Faiza, vos questions. Vous pouvez aussi aller sur Internet, pour exprimer votre avis, et argumenter votre avis.

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

Jean VAN OOST : M. Ali SAID, désolé, mais on a une autre question.

Fardi HAMISSI, habitant de Bandré : Mesdames et Messieurs, bonjour. Fardi HAMISSI, je suis originaire du village de Bandré. Ma question, c'est pour avoir une précision sur ce que disait M. DEBOUVERIE, tout à l'heure, en réponse à la question qui lui a été posée sur l'environnement. J'ai vu sur le dépliant qui est distribué ici un chiffrage sur les différents scénarios. Est-il possible d'avoir une précision sur les possibilités qu'il évoquait de pouvoir faire des plantations au niveau environnemental des coraux et des herbiers. Est-ce que c'est une possibilité ou est-ce que c'est réellement prévu ? Est-ce que les coûts sont intégrés dans les dépliants au niveau déchiffrage des projets, ou sont-ils envisagés dans un autre temps ? Merci.

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

Yves DEBOUVERIE : Alors les mesures que j'évoquais tout à l'heure sur la transplantation d'herbiers ou la transplantation de coraux sont des mesures auxquelles on pense. Rien n'est décidé, de toute façon, car le choix du scénario n'est pas décidé. Ceci sera étudié en détail ultérieurement, mais c'est des choses auxquelles on pense. On pense qu'on va nous le demander. La transplantation de Coraux, ça s'est fait rarement, mais ça s'est fait au moins une fois. Donc il est envisageable de le refaire une autre fois. La transplantation d'herbiers, c'est plus délicat. On n'est pas sûr, mais c'est peut-être l'occasion d'étudier ça. Est-ce que les coûts sont inclus dans les coûts estimatifs que vous avez dans la brochure ? - la réponse est la suivante : c'est oui et non. On sait que les mesures environnementales ont souvent un coût modéré, un coût faible par rapport au gros paquet du remblaiement, de la création du remblai, de la création des pistes. C'est en règle générale marginal par rapport au coût global. Donc de ce côté-là, on n'est pas trop inquiet. Mais c'est vrai qu'il peut y avoir certaines mesures environnementales qui coûteraient beaucoup plus cher que ce qu'on prévoit, dans ce cas ce n'est pas prévu dans les coûts estimatifs actuels. Concernant la transplantation de coraux, c'est pas quelque chose qui, en soi-même, coûte cher. Ça coûte cher en personnel, car il faut suivre ça longtemps, pour voir si ça marche, etc. Mais dans l'investissement lui-même, ce n'est pas ça qui coûte cher.

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

Jean VAN OOST : Merci M. FARDI, ça vous convient comme réponse ? Je pense que l'étude d'impact précisera clairement ces éléments. Est-ce que nous avons d'autres questions dans l'assemblée ? Oui. M. Ali SAID a quitté la salle...

Assani M'CHIBDRA-MARI, habitant de Bandrélé, conseiller municipal de Bandrélé : Bonjour tout le monde, je m'appelle M'CHIBDRA MARI Assani, conseiller municipal dans la commune de Bandrélé. Nous avons, pas loin de Pamandzi, la Passe en « S ». Là où se cache beaucoup de phénomènes marins. Du coup, ma question est la suivante : à propos du prolongement de la piste longue, est-ce que ça ne va pas gêner ces espèces ? Est-ce que ça ne va pas faire en sorte que ces espèces quittent ce lieu, et aillent loin de là ? Merci.

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

Jean VAN OOST : M. DEBOUVERIE...

Yves DEBOUVERIE : Est-ce qu'on peut nous montrer l'image « environnement 18 » ? – je ne sais pas si elle répond la question, mais... enfin, la réponse sur la Passe en « S »...

Jean VAN OOST à propos du diaporama : c'est beau...

Yves DEBOUVERIE : Oui, enfin, ça c'est beau, mais on ne sait pas où on est. Oui, mais où est l'aéroport, là-dedans ?

Jean VAN OOST : On est dos à l'aéroport.

Yves DEBOUVERIE : On est dos à l'aéroport ? Oui... Bon... Ma réponse est la suivante : même si on fait l'allongement de la piste qui est prévu dans le scénario 1, étape 1, nous restons loin de la Passe en « S ». Et donc, nous pensons qu'aucune atteinte ne sera portée à l'écosystème de la Passe en « S ». Et naturellement, ceci sera revérifié au niveau de l'étude d'impact.

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

Jean VAN OOST : Je pense que l'étude d'impact intégrera aussi ces questions, d'autant plus qu'il y a le parc marin, qui sera garant de ce contrôle-là, en tout cas.

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

Jean VAN OOST : Peut-être les dernières questions ? Où la dernière question ? M. Fardi ? Ah... un instant, on va commencer par monsieur...

Amidouni FADHILAS : *Intervention en shimaoré*

Applaudissements.

Insérer la transcription.

Haladi HOULAM : M. Amidouni FADHILAS, habitant de Bandrélé et agent de la mairie. Lui, la question qui se pose – déjà, bon, ça fait des années qu'on cherche à favoriser le développement de l'île, donc lui, bien sûr, il est tout à fait favorable à l'allongement de la

piste de Pamandzi. Sa seule crainte, c'est de savoir comment se passe ce débat public en réalité : on pose des questions ici et est-ce qu'on reçoit des réponses ? Ensuite, c'est d'autres décisions contraires, qui ne vont pas dans le même sens, et qui vont être prises ? (...)

Rastami SPELO *l'interrompt* : Il est pour la piste longue, et il n'y a personne qui déteste les bonnes choses.

Jean VAN OOST : J'ai une petite réponse à ça. Le débat public permet de s'exprimer, de toute façon, comme vous venez de le faire. Ça sera inscrit, et les décisions, même si elles ne sont pas prises par nous directement... La possibilité de s'exprimer fait que vous pouvez influencer sur cette décision. Voilà.

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

Jean VAN OOST : On avait peut-être une dernière question, M. Fardi ? Non ? Oui ?

Fardi HAMISSI : Oui, c'était juste pour une précision que je n'ai pas vue là, ni sur les dépliants, ni en présentation. J'ai cru comprendre, et je pense avoir lu dans les médias que SNC-Lavalin avait, dans ses prestations – bien sûr, la construction de l'aérogare –, mais une partie d'une extension ou bien d'un prolongement ne serait-ce que minime, qui permettrait aux avions d'Air Austral de faire leur trajet Paris – Mayotte actuellement. Donc c'est pour avoir cette précision : si vous pouvez nous la présenter, éventuellement ? Merci.

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

Pierre PINSON : Alors, bon, effectivement, SNC-Lavalin a un cahier des charges, qui a été publié par décret interministériel – qui est public, vous pouvez tout à fait le consulter, il est disponible sur le site Légifrance. Dans ce cahier des charges, il y a donc trois points majeurs : le premier, c'est la construction de l'aérogare en tant que telle – le projet que nous avons évoqué très rapidement tout à l'heure, mais qui n'est pas l'objet du débat public sur la piste longue. L'exploitation de l'aéroport, et l'adaptation de la piste actuelle – dans son format actuel – à l'accueil du Boeing 777 300ER, qui est le modèle le plus gros existant de cet avion. Pourquoi cette adaptation ? – Tout simplement pour améliorer encore une fois la desserte éventuelle de Mayotte. Et dans l'hypothèse où un avion de ce type doit venir se poser ici, parce que la ligne – pour assurer sa régularité – nécessite l'intervention de cet appareil, parce qu'il n'y en a pas d'autres de disponibles, c'est une possibilité que nous avons voulu inclure dans ce cahier des charges. Cela signifie que si cet avion se pose, ce n'est pas pour faire le vol direct. Il n'en a pas la capacité : Yves DEBOUVERIE l'a dit tout à l'heure : la piste n'est pas suffisamment longue pour repartir avec la charge de passagers et le carburant nécessaires pour rejoindre la métropole. Donc il ne s'agit que des rotations actuelles – que vous connaissez aujourd'hui – le trafic entre Mayotte et la Réunion, et qui pourrait, en cas d'incident sur un avion – sur un modèle 200 – qui serait inopérant – pouvoir être remplacé

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

par un 300 très ponctuellement. Voilà. En parallèle, le projet d'Air Austral – Yves DEBOUVERIE l'a souligné dans sa présentation – a nécessité de faire quelques aménagements pour accueillir le modèle 200 LR, qui lui, est destiné à réaliser la desserte directe. Dans cet appareil, effectivement, pour améliorer les conditions d'offres – et là aussi, essayer de limiter la problématique de coûts – nous réfléchissons effectivement avec la société SNC-Lavalin à travailler sur les seuils de piste, sur les extrémités de piste en quelque sorte, de façon à permettre à cet avion de pouvoir décoller dans les meilleures conditions possibles. C'est bien effectivement un sujet d'actualité, et qui a été évoqué dans certains médias ici.

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

Jean VAN OOST : Merci. Je crois qu'on a purgé les questions, donc je vais rendre la parole à la présidente, pour une petite synthèse de cette matinée. Madame la présidente, à vous.

Anziza MOUSTOIFA : Nous avons donc faire la synthèse rapide de ce débat public, ici à Bandré. Bien sûr, il y a quand même une variété de thèmes qui a été abordé lors de ce débat : le prélèvement des matériaux a été soulevé, l'environnement – le problème de l'environnement a été largement abordé – les liaisons avec la Grande-Terre (dommage que notre collègue soit parti), les normes de l'aéroport, le prix des billets d'avion, mais aussi le décasement. Vos avis et questions viennent enrichir le débat. Nous avons entendu aujourd'hui de nouvelles questions très intéressantes. Toutes les réunions sont donc différentes, et nous vous remercions pour votre participation.

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

Anziza MOUSTOIFA : Toutes vos contributions seront prises en compte dans le cadre du débat et dans le compte rendu. Pour ceux qui le souhaitent, je vous invite à participer au débat public sur les enjeux environnementaux et économiques, le déroulement du chantier, qui auront lieu en septembre, comme l'a précisé tout à l'heure M. VAN OOST.

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci en tout cas pour votre participation. Nous vous invitons à prendre un pot de l'amitié tout de suite après. Si vous voulez participer à d'autres réunions, vous êtes les bienvenus. Merci à tous pour votre contribution.

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

Fin de la réunion à 11 h 53