

## **VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE**

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

***Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public***

—

***10 septembre 2011***

***Chiconi***

### **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
- Mohamed MOINDJIÉ, 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
- 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)
- Jean VAN OOST, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (Absent)
- Nadira MALECK-BERTRAND, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (Absente)

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

- Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC
- Pierre PINSON, délégué de la DGAC à Mayotte
- Christian MARTY, directeur national de la sécurité de la DGAC (absent)
- Jérôme ROSSI, chargé du dossier du projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (absent)

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

*La séance est ouverte à 09h24 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 :** *Intervention en shibushi.*

Bonjour à tous et à toutes. Je suis Anziza MOUSTOIFA, la Présidente de la Commission particulière du débat public chargée d'animer ce débat sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte. Je vais vous présenter les personnes présentes à cette tribune. À ma gauche, mon collègue M. Mohamed MOINDJIÉ. Dans la salle, M. Zoubair. A l'autre table, ce sont les représentants de la Direction Générale de l'Aviation Civile. Je vous laisse vous présenter, chers collègues.

**Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public :** *Salam Aleikum.* Je m'appelle Yves DEBOUVERIE, je viens de Paris pour représenter la Direction générale de l'aviation civile pour le débat public sur la piste longue de Mayotte. A ma gauche, dans quelques secondes, il y aura Pierre PINSON, qui est le délégué de l'aviation civile à Mayotte.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Avant d'expliquer le débat public, je demanderai si l'on peut faire un effort... parce qu'il y a tellement de bruit... je ne sais pas si nous allons continuer à échanger dans un cadre comme celui-là. Nous avons des enfants qui sont autour de nous, est-ce que nous pourrions demander à la municipalité, à l'ancien maire, à tous ceux qui sont ici, de calmer un peu les enfants ? Les enfants, c'est l'avenir de Mayotte, c'est sûr, mais dans ce cadre-là, je ne sais pas si nous pouvons discuter et échanger calmement.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci Rastami. Je vais donc rapidement vous expliquer comment va se dérouler cette réunion. Elle va se dérouler en deux temps. Tout d'abord, les présentations du débat public et du projet, qui dureront au maximum 40 minutes. Puis, nous vous laisserons la parole pour poser vos questions, et donner votre avis.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Pourquoi ce débat public sur la piste longue et à quoi sert-il ? 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. Il dure jusqu'au 5 novembre. Le débat public a un objectif : informer le public et lui

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

donner la parole sur le projet dans le but d'éclairer et de préparer la décision du maître d'ouvrage sur le projet.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Vos avis exprimés au cours du débat public seront intégrés dans le compte-rendu rédigé par notre Commission et transmis au maître 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 questionnements et avis du public. Vos avis ont donc de l'importance et c'est pour cela que nous organisons ce débat public.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Comment participer au débat ? 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. 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 les formulaires que nous avons remis au début de cette réunion, en envoyant vos questions ou avis à notre Commission et sur notre Site Internet. Pour remettre les formulaires, ou vous aider à les remplir, faites appel à Faïza, notre assistante, ou M. Moncef, qui se trouve dans la salle.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Quelles sont les règles des réunions publiques ? 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 shibushi de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** 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. Il faut aussi se présenter au début de votre intervention. Et enfin, la cinquième règle est l'argumentation : nous vous demandons de préciser vos avis. Ce sont vos arguments qui seront transmis au maître d'ouvrage et qui donneront du poids à votre intervention.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Nous reprenons aujourd'hui les réunions publiques après un mois de suspension en août. Nous sommes à Chiconi, aujourd'hui – il y a tellement de bruit, je ne sais pas si nous allons pouvoir continuer ce débat... Nous ferons le maximum, et j'espère que l'entourage ou les gens qui sont aux alentours feront le maximum pour que ce débat puisse avoir lieu dans de bonnes conditions – j'annonce rapidement les réunions à venir : le mercredi 21 septembre à Mamoudzou, nous avons une réunion importante sur les impacts environnementaux. Le vendredi 23 septembre à Koungou, sur le déroulement du chantier, et le samedi 8 octobre à Dzaoudzi-Labattoir : les impacts pour la population de Petite-Terre. Vous êtes vivement invités. Ensuite, le mercredi 12 octobre à Mamoudzou, sur les enjeux économiques. Ce sont les quatre réunions thématiques que nous avons programmées. Vous trouverez le calendrier du débat à la dernière page du journal qui vous a été distribué tout à l'heure.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shibushi de l'intervention précédente, puis s'arrête (...)*

**Anziza MOUSTOIFA :** (...) le 8 octobre, les impacts pour la population de Petite-Terre.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Pour obtenir d'autres informations, ou donner votre avis ou poser une question, n'hésitez pas à nous contacter. Notre numéro de téléphone et notre adresse email sont indiqués sur le journal du débat. Vous pouvez aussi laisser vos coordonnées dans le registre situé à l'entrée si vous souhaitez suivre le débat ou obtenir des documents. Je vous remercie de votre attention et je vais maintenant passer la parole au maître d'ouvrage pour présenter le projet. Merci.

*(Applaudissements)*

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

**Yves DEBOUVERIE :** L'État a accompagné depuis des dizaines d'années le développement du transport aérien à Mayotte en adaptant progressivement la piste aux besoins. Aujourd'hui, le développement de l'aéroport 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 shibushi de l'intervention précédente.*

*(Arrivée de M. le maire. Applaudissements)*

**Anziza MOUSTOIFA :** Monsieur le Maire bonjour. Vous nous excusez, nous avons commencé le débat sans vous. Si vous voulez prendre le micro, nous pouvons vous le laisser tout de suite, M. le maire.

*(M. le maire décline.)*

**Anziza MOUSTOIFA :** D'accord, merci.

**Yves DEBOUVERIE :** Donc l'objectif du projet qui vous est présenté est de rendre possible l'élargissement de la desserte internationale de Mayotte, qui est aujourd'hui limitée à des lignes régionales. Et surtout, l'objectif est 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 shibushi de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** En effet, la forte croissance du trafic à Mayotte, qui a été constatée ces dernières années, rend possible au plan économique une ligne régulière Mayotte-Paris, des vols directs, alors que les passagers, actuellement, doivent passer par la Réunion, par Madagascar ou par le Kenya.

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

**Yves DEBOUVERIE :** La piste actuelle de l'aéroport est trop limitée pour permettre aux vols directs vers Paris de décoller en toutes circonstances. La piste est courte, il y a les collines de Petite-Terre qui créent des contraintes pour le décollage vers le nord 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 shibushi de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE :** L'atterrissage d'avions gros porteurs venant directement de métropole est possible la plupart du temps, mais pas tout le temps. Ainsi, il arrive parfois qu'un avion en provenance directe de Paris ne puisse pas atterrir parce que compte tenu des circonstances météorologiques du moment, la piste est trop courte.

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

**Yves DEBOUVERIE :** Comme vous le savez, une compagnie a décidé de lancer, à partir du 31 octobre de cette année, des vols directs de Mayotte vers Paris. Elle utilisera pour cela un nouvel avion 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 shibushi de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE** : Ainsi l'objectif de la desserte directe avec la métropole sera en grande partie atteint avec la piste actuelle. Mais alors, si les vols directs sont possibles avec la piste actuelle, pourquoi faut-il prévoir une piste plus longue ?

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

**Yves DEBOUVERIE** : Et bien parce que les décollages directs vers Paris avec le plein de passagers ne seront pas possibles tous les jours. En effet, dans certaines conditions météorologiques – soit parce que le vent vient du nord, soit parce que la piste est mouillée – l'avion devra réduire sa masse pour pouvoir décoller et ne pourra pas emporter tout le carburant nécessaire pour rejoindre directement Paris. Une escale intermédiaire devra donc être faite pour refaire le plein, 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 shibushi de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE** : Par ailleurs une piste plus longue est également nécessaire pour permettre l'utilisation d'autres types d'avions, pour des vols long-courriers, au départ de Mayotte, ou à l'avenir, une piste longue sera également nécessaire pour des avions de plus grande capacité.

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

**Yves DEBOUVERIE** : Le projet de piste longue qui est proposé est celui d'une piste, que nous appelons « convergente », de 2 600 m. L'avantage pour les avions, c'est de ne plus avoir d'obstacle dans l'axe, notamment la colline de Labattoir, et pour les habitants, c'est d'éviter le survol à très basse altitude des habitations de Pamandzi. La longueur de la piste de 2 600 m paraît être 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 shibushi de l'intervention précédente.*

**Yves DEBOUVERIE** : Deux scénarios sont présentés au débat public. Vous avez sur les écrans le scénario numéro 2, qui prévoit la construction d'une piste convergente de 2 600 m, qui rejoint l'extrémité sud de la piste actuelle.

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

**Yves DEBOUVERIE** : Voici maintenant le scénario numéro 1, qui prévoit deux étapes. La première étape consiste à allonger la piste actuelle sur le lagon pour obtenir une longueur

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

de piste de 2 310 m. C'est la longueur de piste nécessaire pour que le nouvel avion puisse décoller avec le plein de passagers, quelles que soient les conditions météorologiques. Dans une deuxième étape, lorsque le besoin se fera sentir – par exemple dix ans après la première étape –, la piste convergente de 2 600 m sera construite à partir de l'extrémité sud de la piste allongée. Un avantage du scénario 1 par rapport au scénario 2, c'est que la piste remonterait moins haut le long de la plage de Pamandzi, en face des habitations.

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

**Yves DEBOUVERIE** : Le projet soulève quelques difficultés au plan de l'environnement. Conformément à la réglementation applicable, c'est l'étude d'impact qui devra évaluer de manière précise les impacts environnementaux et définir les mesures à prendre pour éviter, pour réduire ou pour compenser ces impacts. Cette étude d'impact sera réalisée après le débat public, lorsque le projet précis sera défini.

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

**Yves DEBOUVERIE** : À ce stade, je voudrais mentionner deux points sensibles en particulier. Le premier, c'est évidemment la construction de la piste sur le lagon, qui se traduit notamment, selon le scénario choisi, par une destruction d'herbiers, par la modification d'écoulement des eaux du lagon ou la détérioration d'une zone de mangrove.

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

**Yves DEBOUVERIE** : Le second point sensible en matière d'environnement, ce sera le prélèvement et le transport des matériaux de remblai. Le volume des matériaux de remblai pour construire les pistes sera très important. Les matériaux pourraient être prélevés sur les collines de Petite-Terre : Four à Chaux et Labattoir. Le transport des matériaux jusqu'à l'aéroport sera source de nuisances et il faudra bien entendu les maîtriser au maximum.

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

**Yves DEBOUVERIE** : La mise en service des vols directs Mayotte-métropole en novembre prochain va se traduire par des gains importants pour les passagers en termes de temps de trajet : en gros, il faudra 10 heures de vol entre Mayotte et la métropole, au lieu de 15 aujourd'hui si vous passez 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 du carburéacteur à Mayotte.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shibushi 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 et de prix, qui seront acquis dès cette année avec les premiers vols directs. À plus long terme, la piste longue rendra possible l'utilisation d'avions encore plus gros, donc un billet moins cher, et l'ouverture à encore plus de concurrence.

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

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

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shibushi 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 la constitution du dossier d'enquête publique, et ensuite, poursuite des études de mise au point en 2013-2014. Ce qui entraînera un début des travaux en 2015. La durée des travaux reste à préciser, mais elle devrait être de l'ordre de deux à trois ans.

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

**Yves DEBOUVERIE** : Merci de votre attention. Nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions, et écouter vos avis.

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

**Anziza MOUSTOIFA** : La parole est à vous, maintenant. Je vous rappelle que vous avez deux minutes par intervention, pour que tout le monde puisse s'exprimer. Nous allons établir une liste des personnes qui souhaitent intervenir, nous vous donnons la parole dans l'ordre de cette liste. Merci. Le micro est à vous.

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

**Abdourahamane HARAMDA** : Merci beaucoup. Je m'appelle Abdourahamane HARAMDA, de Chiconi. Je vais rappeler à l'assistance ici que le temps de dire non est révolu. Et nous l'avons démontré le 29 mars 2010. Maintenant, nous voulons... – et je tiens aussi à rappeler que la question de la piste longue était le troisième vœu du député BAMANA en 1977. Aujourd'hui, nous arrivons presque à la fin des études. Des insurgés, soi-disant non gouvernementaux, s'opposent à l'opération. Et moi, personnellement, je dis : oui, nous voulons cette piste

longue, est sans équivoque. Parce que ces gens-là ne veulent pas le développement de Mayotte. Mayotte ne pourra se développer sans l'allongement de cette piste. Comme vous venez de le démontrer, cette piste longue permettra non seulement le tourisme, mais aussi l'économie. Or, nous avons par exemple un problème pour l'écoulement de nos poissons. Cette piste longue permettra l'écoulement facile de nos produits. Autre chose, j'opterais aussi pour le deuxième scénario de la piste proposée. Quand la présidente disait tout à l'heure que le coût de cette opération est énorme ; moi je dis que pendant 200 ans d'assistance, quand même, c'est peu pour le gouvernement. Quand on compare avec la route de la corniche à la Réunion, qui coûte 1 milliard...

**Mohamed MOINDJIE** : Excusez-moi, vous avez deux minutes, concluez s'il vous plaît.

**Abdourahmane HARAMDA** : 1 milliard par an... 230 millions, c'est peu. Merci beaucoup.

**Anziza MOUSTOIFA** : Je laisse l'animation à mon collègue MOINDJIE, mais sachez que vous avez deux minutes, et que vous aurez la possibilité de poser une autre question après. Donc ce n'est pas fini, Messieurs, si vous voulez reprendre la parole...

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

**Mohamed MOINDJIE** : Merci pour la traduction. Je me permets de préciser d'autres choses avant de continuer le débat : d'abord, n'hésitez pas à vous présenter. C'est la première chose. La deuxième chose, c'est que vous avez deux minutes. Cela ne veut pas dire que vous ne pouvez pas vous exprimer plus tard. Donc vous pouvez reprendre la parole plus tard. La troisième chose, n'hésitez pas à argumenter : pourquoi vous êtes pour, et pourquoi vous êtes contre la piste. N'hésitez pas, parce que tout ce que vous allez dire sera enregistré. Voilà, merci. Nous allons passer à la deuxième question.

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

**Mohamed MOINDJIE** : Le monsieur en bleu, là, effectivement...tu peux te mettre là, c'est bon. Micro, s'il vous plaît.

**Dhoulyadaine DHURARI** : *Salam Aleikum. Intervention en shibushi.*

**Mohamed MOINDJIE** : Merci, traduction s'il vous plaît.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente* : Je suis d'accord avec allongement de la piste. Cependant, j'ai une proposition à faire. Peut-être faudrait-il envisager une solution numéro trois, qui consiste à délocaliser la piste, c'est-à-dire de la construire en grande-Terre, ce qui éviterait toutes les difficultés que vous avez évoquées d'une part, et d'autre part, cela réduirait la fatigabilité des voyageurs, et des touristes, qui seraient dans un premier temps obligés de traverser et de prendre la barge

pour venir de la Petite-Terre en Grande-Terre. Et puis dans un second temps, éviter le transport des voitures d'une terre à l'autre.

**Yves DEBOUVERIE** : Il est sûr que si un aéroport pouvait être fait sur Grande-Terre, il y aurait de nombreux avantages, notamment pour les habitants de Grande-Terre, c'est évident. Nous avons, il y a quelques années, étudié une possibilité de créer un aéroport sur Grande-Terre, et donc étudié les solutions numéro trois, numéro quatre, dont vous parlez. Le problème, c'est que vous comprenez bien que pour créer un aéroport, on ne peut pas le faire n'importe où. Il faut que ce soit à un endroit dégagé, dégagé de toutes collines et de toute montagne, et même très dégagé, de façon à ce que nous puissions installer toutes les installations de l'aéroport, aérogares, etc., et surtout que les axes de la piste, où passent les avions, soient dégagés. Ce n'est pas facile sur un terrain montagneux comme celui de Mayotte, et de Grande-Terre en particulier – Petite-Terre aussi, d'ailleurs. Donc nous avons regardé quelles étaient les sites possibles – nous n'en avons pas trouvé beaucoup – le seul qu'on a trouvé, c'est à Combani, parce qu'il y a une plaine relativement large à Combani, où il serait éventuellement possible d'installer une piste longue. Mais il faudrait raser quelques collines quand même, il faudrait raser la moitié du village de Combani, il faudrait supprimer des terres agricoles, et donc il y aurait beaucoup d'inconvénients à créer un aéroport à Combani. Nous avons également étudié une autre possibilité, qui était de créer un aéroport sur le littoral, au nord de Mamoudzou, à Majicavo. La piste serait en partie sur le lagon, en s'appuyant sur le littoral. L'inconvénient de ce site, qui avait été envisagé à Majicavo, c'est qu'il est apparu qu'il était un peu trop proche de Mamoudzou et qu'il empêchait l'extension de son urbanisation. Il y avait également des problèmes de collines à raser, et naturellement, des problèmes d'environnement avec le lagon. Au bout du compte, ces solutions numéro trois et numéro quatre en Grande-Terre – ainsi d'ailleurs qu'une solution numéro cinq qui avait été envisagée sur le site des Badamiers, en Petite-Terre – sont apparues difficilement compatibles avec l'urbanisation et la géographie. Et en plus, cela coûtait cher de déplacer la totalité de l'aéroport sur un site entièrement nouveau. Donc en liaison avec les autorités locales, la décision a été prise de privilégier les études de la piste longue sur la piste actuelle de Pamandzi.

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

**Rafioun MAOULIDA** : *Intervention en shibushi*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente* : M. Rafioun, rappelait qu'il y avait eu des années et des années d'attente. Mais que quand la France veut faire, la France fait. L'exemple : le port de Longoni. Pourquoi donc nous interroger pour ce qui concerne la piste longue ? Il demande que l'on fasse l'allongement de la piste pour que nous ayons notre liberté de voyager sans avoir à faire des détours à des endroits où nous ne voulons pas aller. Alors faites la piste. Il a également dit qu'il reviendra.

**Mohamed MOINDJIE:** une réaction Messieurs ? Non... Est-ce qu'on peut prendre une autre question s'il vous plaît ? Le Monsieur à lunettes, s'il vous plaît, merci. Micro ?

**Youssef M'SOILI :** *Intervention en shibushi.*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* J'informe la population de Chiconi que je suis complètement d'accord sur la construction de la piste longue à Pamandzi, pour une raison très stratégique. La raison est la suivante : entre 2020 et 2025, il y aura des constructions de maisons importantes. Les constructions de maisons demanderont également de l'adduction en eau potable. A Pamandzi, ils ont déjà de la désalinisation de l'eau de mer en eau potable, donc cela permet aux Pamandziens d'être bien, avec leur eau potable. Et nous, on n'aura pas besoin d'être en difficulté par rapport à nos constructions de maisons par rapport à nos adductions en eau. Et donc, je préfère que la piste soit déjà longue, mais qu'elle soit à Pamandzi.

**Mohamed MOINDJIE:** Nous allons passer à la question de M. ABDOU Ahamada.

**M. ABDOU Ahamada :** *Intervention en shibushi.*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* Il s'agissait de M. ABDOU Ahamada, qui comme son homologue qui vient de passer, est d'accord pour que l'aéroport soit à Pamandzi. Et s'agissant des questions de l'opposition des environnementalistes concernant les destructions qui découleront des travaux que l'on mènerait, il dit qu'on ne peut pas faire d'omelette sans casser d'œufs. L'allongement de la piste doit se faire. Petites destructions il y aura, mais l'allongement doit se faire.

**Mohamed MOINDJIE:** Une petite précision avant de reprendre vos questions : le débat ne porte pas sur l'endroit même de la piste, Pamandzi, Grande-Terre, etc. je pense qu'il faut plutôt argumenter, encore une fois, et dire pourquoi vous êtes pour la piste longue, et pourquoi vous êtes contre. Argumentez là-dessus, s'il vous plaît. Merci.

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

**Mohamed MOINDJIE:** Je passe le micro à M. Hamissi HADHRANI

**Hamissi HADHRANI :** *Intervention en shibushi, puis en français.* Je me prénomme Hamissi HADHRANI. Je pense que tout le monde me connaît, à l'exception peut-être, de ces deux Messieurs, qui sont là (*il désigne les représentants de la DGAC*). Je suis de Chiconi, mais j'habite Ouangani. Je voudrais tout simplement dire qu'il n'y a, à ma connaissance, aucune opposition à ce qu'il y ait une construction de piste longue sur Pamandzi. S'il y a opposition, on aimerait bien savoir pourquoi, d'une part. D'autre part, vous, Messieurs les experts, si dans vos études, vous jugez que le lieu le plus approprié, c'est Pamandzi, je pense qu'on ne peut pas contester vos propositions, parce que vous êtes les experts. Sauf si vous allez me dire que cette proposition peut être, j'allais dire, « suspecte », en ce sens où l'on peut

remettre ces propositions en question, quelques années après. Donc, dites-le-nous : si cet endroit est le mieux approprié, je ne pense pas qu'il y ait une opposition quelconque.

**Mohamed MOINDJIE:** Une réponse, s'il vous plaît.

**Yves DEBOUVERIE :** Effectivement, la décision de poursuivre l'aéroport de Pamandzi est prise. J'ai essayé d'expliquer il y a quelques instants pourquoi ce choix avait été fait. Maintenant, il est devenu irrémédiable, irrémédiable au moins pour l'avenir prévisible. Dans 80 ans, je ne sais pas ce qu'il en sera, évidemment. Donc des décisions ont été prises encore récemment sur le développement de l'aéroport de Pamandzi, avec la désignation d'un concessionnaire, c'est-à-dire d'une entreprise qui doit être chargée de gérer l'aéroport de Pamandzi – alors que jusqu'à présent, c'était l'État, directement –, entreprise qui va gérer l'aéroport de Pamandzi, et qui va notamment construire l'aérogare. Donc, en dehors de la piste, un investissement important pour l'aérogare est en cours. Maintenant, les choses sont réglées, si je puis dire. Le choix du développement de l'aéroport, c'est Pamandzi, ce ne sera pas Grande-Terre.

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

**Mohamed MOINDJIE:** Avant de passer la parole à Dailami MOINECHA, je complète mon propos de tout à l'heure : il ne suffit pas simplement de dire que vous êtes pour ou contre, si vous êtes pour, de faire un choix, car il y a deux scénarios avec trois choix possibles. Donc, dites-le, et argumentez, et surtout, j'insiste beaucoup là-dessus : argumentez, s'il vous plaît. Donc, la parole est à Dailami MOINECHA, s'il vous plaît.

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

**Dailami MOINECHA :** Oui bonjour. Je m'appelle Dailami MOINECHA, tout le monde a entendu. Moi, je suis d'accord pour prolonger la piste longue. Mais pour moi, le problème, c'est le lagon. Parce qu'à Mayotte, c'est la seule chose qu'il nous reste. Même si des touristes vont venir, c'est le lagon qui attire le tourisme à Mayotte. Il n'y a pas d'autres choses. Pour moi, la seule solution, c'est de raser la ville de Pamandzi. Parce que si on regarde à droite à gauche, vous dites qu'il y a toujours des problèmes : que cela soit à Combani ou à Pamandzi. Pour moi, la seule chose, c'est qu'il faut raser les villes.

**Mohamed MOINDJIE:** Merci beaucoup, traduction s'il vous plaît.

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

**Mohamed MOINDJIE:** Est-ce que vous avez une réaction sur cette proposition de raser Pamandzi ?

**Yves DEBOUVERIE :** Alors effectivement, si l'on ne veut pas agrandir la piste, ou si l'on ne veut pas faire une piste longue sur le lagon, la seule solution serait de la faire sur la terre ferme, c'est-à-dire d'allonger la piste du côté nord, à Pamandzi. Mais comme vous l'avez dit, cela veut dire raser Pamandzi. Pour faire la piste de 2600 m, comme nous le proposons, cela voudrait dire qu'il faudrait raser toutes les habitations de Pamandzi, depuis le bout de la piste jusqu'à la gendarmerie. C'est tout, il faudrait tout raser. Vous voyez le coût humain que cela représenterait ? Donc ce n'est pas une solution que nous proposons.

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

**Mohamed MOINDJIE:** Il veut compléter son propos.

**Yves DEBOUVERIE :** Sur la proposition qui consiste à allonger la piste sur Pamandzi, au plan technique, au plan aéronautique, cela ne résout pas un problème important, qui est celui que les collines de Petite-Terre, notamment la colline de Labattoir, est gênante pour la circulation des avions. Pour les atterrissages et décollages, la colline est gênante. Et si l'on allonge la piste sur Pamandzi, la piste va se rapprocher, et cela sera encore plus gênant. Donc du point de vue aéronautique, cela n'est pas une bonne solution non plus.

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

**Mohamed MOINDJIE:** La parole est à Vincent FRANCIS, s'il vous plaît.

**Vincent FRANCIS :** Bonjour à toutes et à tous. Je m'appelle Vincent FRANCIS, je suis instituteur à Ouangani, j'habite à Chiconi. J'ai deux petites questions : la première est d'ordre économique. Dans ce dossier – je le montre, pour que tout le monde le voie, et le consulte, éventuellement –, page 67, il est précisé que le financement des aéroports est assuré principalement par les usagers de l'aéroport. La construction d'une telle aérogare est quelque chose de nouveau à ma connaissance, à Mayotte. Il n'y a pas eu de projet d'une telle envergure sur l'île depuis que je suis ici, et je ne pense pas qu'il y ait de projets avec un tel impact financier – plusieurs centaines de millions d'euros, on est à plus de dix ports de Longoni à construire, d'un point de vue financier. Ce financement, à combien s'élève précisément l'estimation, et est-elle fiable ? – on sait que le port de Longoni, l'estimation était d'environ 10 millions d'euros pour la construction du deuxième quai, et que le prix de la construction livrée a été doublé. Donc avez-vous une estimation, et quelle est sa fiabilité, pour le coût de la construction de l'aéroport ? Ensuite, puisqu'il va être financé, je vous cite « par les usagers », à savoir les compagnies et les passagers, quel va être le rapport compagnie – passagers de remboursement de l'aéroport ? Il y a 230 000 habitants à Mayotte. Si l'on fait le calcul, cela ferait presque mille euros par habitant, en comptant les bébés et les vieillards. Donc voilà, est-ce que vous avez une estimation de la répercussion sur le prix du billet, en euros par passager, et non pas en pourcentage, parce que dans le livre, c'est assez mal présenté, si je puis me permettre. Ma deuxième question, il me reste 15 secondes : quel est l'avis des compagnies aériennes quant à l'allongement de la piste de

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

Mayotte ? On sait que les compagnies aériennes ont tendance à regrouper leurs passagers sur un aéroport de départ pour les long-courriers – c'est la stratégie des hubs. On concentre tous les passagers sur un aéroport...

**Mohamed MOINDJIE:** Conclusion s'il vous plaît.

**Vincent FRANCIS :** On concentre tous les passagers sur un seul aéroport, afin de les faire prendre l'avion qui fait le grand trajet. Tous, au même point de départ. Actuellement, à la Réunion, il y a plus de départs qu'à Mayotte. Est-ce que les compagnies vont déplacer le hub sur l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi ou est-ce que le hub de la compagnie dominante va rester à la Réunion ?

**Mohamed MOINDJIE:** Merci pour la question, traduction s'il vous plaît.

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

**Mohamed MOINDJIE:** Messieurs, une réponse s'il vous plaît.

**Yves DEBOUVERIE :** Premièrement sur le coût de l'investissement : comme il est indiqué dans le dossier que vous avez entre les mains, ainsi que sur les plaquettes de quatre pages, le coût actuellement prévu pour les investissements est le suivant : le scénario numéro 1, c'est 230 millions d'euros, en euro 2010 et en valeur actualisée. Pour le scénario numéro 2, c'est 210 millions d'euros, en valeur 2010. Alors au moment où la construction se fera, on sera en 2015, et dont il faudra tenir compte de l'inflation, qui viendra en plus. Est-ce que nos prévisions sont réalistes ? Je l'espère. Cela a été fait par nos meilleurs experts dans le domaine, qui font leur travail sérieusement. Naturellement, il peut y avoir des aléas. Il y a déjà des aléas prévus dans l'enveloppe que je vous ai donnée, mais il peut y en avoir encore plus.

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

**Mohamed MOINDJIE:** La question portait aussi sur le rapport usager- compagnie, voilà...

**Yves DEBOUVERIE :** Sur le financement, page 67 du document, vous n'avez pas lu la totalité. C'est une citation tronquée que vous avez faite. J'expose la situation : effectivement, sur les aéroports en général, les infrastructures aéroportuaires sont financées par le gestionnaire d'aéroports, par le concessionnaire, qui répercute sur les compagnies aériennes, qui répercutent sur les passagers. Mais pour les investissements de grande importance – au moins relativement par rapport à l'importance de l'aéroport lui-même – les pouvoirs publics sont amenés à participer à l'investissement. Ce sera donc nécessairement le cas à Mayotte, car il paraîtrait difficile de faire payer un investissement aussi important que celui que j'ai dit aux passagers uniquement. Cela ferait cher. Il reste à déterminer quel sera le pourcentage entre ce qui sera demandé aux usagers – peut-être zéro, je n'en sais rien. Et au sein des pouvoirs publics, il faudra savoir qui va payer. Il y a une question qui est actuellement sans

réponse, et qui est importante : quelle pourrait être la part de l'Europe dans le financement ? En 1995, quand la nouvelle piste de l'aéroport de Saint-Denis à la Réunion a été construite, l'Europe a payé 50 %. Ce n'est donc pas négligeable. Aujourd'hui, on ne sait pas encore si l'Europe pourrait payer une partie de la piste de Mayotte. Quelle sera la part de l'État ? Quelle sera la part du Conseil général ? Tout ceci n'a pas encore été négocié, tout ceci n'a pas encore été discuté ; ce qui est relativement normal, étant donné que c'est d'ici 2014 qu'il faudra fixer le financement.

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

**Yves DEBOUVERIE** : Alors il y avait une troisième question sur la desserte aérienne, et si je comprends votre question, elle concerne Air Austral. La compagnie Air Austral, comme vous le savez, a décidé de lancer des vols directs. Je crois que tous les Mahorais en sont satisfaits depuis le temps que ces vols directs sont demandés. Sur la piste longue, il faudrait que la compagnie Air Austral réponde elle-même à la question : quelle piste veut-elle ? Nous croyons savoir qu'Air Austral sera contente d'avoir une piste d'au moins 2300 m, de façon à pouvoir assurer des décollages directs vers Paris avec le plein de passagers en toutes conditions météorologiques. À ma connaissance, il en est de même pour l'autre compagnie concurrente, qui est Corsairfly.

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

**Mohamed MOINDJIE** : Oui, si vous n'avez pas reçu toutes les réponses aux questions, vous pouvez toujours reprendre la parole tout à l'heure. On fait le tour, puis on reprend après. La parole est à COLO SAFI Soyssou.

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

**Soyssou COLO SAFI** : Bonjour... je suis élève au lycée agricole de Coconi. Juste au milieu **efone** [NDLR : phonétique]. Donc, par rapport à l'environnement... Est-ce que ce sera bien pour allonger la piste ? Est-ce qu'il n'y aura pas beaucoup de pertes en termes de faune et de flore pour nous ? Parce que comme la dame dit, « ce lagon, c'est notre richesse », pour moi, ce sera une grande perte. Déjà, l'eau de notre lagon est trop boueuse, et les travaux amèneront plus de boue. Je dirais donc qu'il y aura une perte, et je ne serais pas d'accord pour allonger la piste. Aujourd'hui, ça nous suffit. Franchement, est-ce que l'économie sera meilleure avec la piste longue ? Là, je ne suis pas sûr. Voilà merci. Je voulais dire que je ne suis pas d'accord : certaines personnes disent : il faut penser à la majorité. Mais certaines personnes oublient que la faune qui vit à Mayotte, ce n'est pas que nous, êtres humains, mais d'autres, qui vivent à côté de nous. C'est ce que je voulais dire.

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

**Mohamed MOINDJIE:** Il y a une réponse sur les conséquences sur l'environnement ?

**Yves DEBOUVERIE :** Oui. Bon, c'est une question un peu large, on pourrait en parler trois heures. La construction de la piste sur le lagon a effectivement des conséquences sur l'environnement, sur la faune, sur la flore. Par exemple, l'allongement de la piste actuelle se ferait sur une zone d'herbiers, des herbiers qui sont fréquentés par des tortues et par un Dugong. Ce n'est pas pour ça que les tortues et le Dugong seraient menacés, mais il faut protéger ces espèces, et il faudra sans doute prendre des mesures. Si on détruit l'herbier, il faudra prendre des mesures pour faciliter la vie de ces espèces protégées. Si on fait l'allongement de la piste convergente ou si on fait l'allongement de la piste, on sera également amené à détruire (...)

[*Une mobylette très bruyante passe*] (...) - le bruit des avions, à côté de ça, ce n'est rien du tout...

(...) Donc, si l'on fait la piste convergente ou l'allongement de la piste, on sera amené à détruire quelques pâtés coralliens. C'est quelque chose de classique. On sait compenser cette destruction en réimplantant ailleurs des pâtés coralliens. Donc il existe des méthodes qui permettent de compenser ou de réduire l'impact concret sur l'environnement. De même, si on fait la piste convergente, il y a une zone de mangroves qui sera détruite. On est en train de regarder comment reconstituer cette zone de mangroves juste au bord de l'aéroport. Il semble qu'il soit possible, juste en face de Pamandzi, de recréer une zone de mangroves. Donc, on aura compensé, en partie, la destruction que la construction de la piste va entraîner. Autre sujet dont on peut parler, c'est le prélèvement des matériaux de remblai sur la colline de Labattoir. Sur la colline de Labattoir, il y a des espèces d'insectes protégées qu'il faut sauvegarder. Dans ces conditions, nous essayons de déplacer la population d'insectes pour la mettre dans un autre endroit, lui reconstruire un habitat acceptable qui ne met pas en péril la survie de cette espèce. On pourra donner d'autres exemples de ce type, j'espère avoir en partie répondu à la question. Nous ferons tout le maximum – c'est notre métier – pour atténuer les impacts sur l'environnement.

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

**Mohamed MOINDJIE:** Avant de passer la parole à Ali SAINDOU, je me permets à ce niveau de débat, de rappeler quatre dates : nous avons prévu des débats thématiques, le premier aura lieu le 21 septembre à Mamoudzou, et portera sur les impacts environnementaux. Le deuxième débat thématique se déroulera à Koungou, le 23 septembre, et portera sur le déroulement du chantier. Le troisième débat aura lieu le samedi 8 octobre à Dzaoudzi, et portera sur les impacts pour la population de Petite-Terre. Le dernier débat, qui portera sur les enjeux économiques, aura lieu le mercredi 12 octobre à Mamoudzou. Juste une petite traduction avant de passer la parole à Ali SAINDOU, s'il vous plaît.

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

**Ali SAINDOU** : Bonjour Messieurs-dames, les membres de la commission, bonjour la direction de l'aviation civile, bonjour l'assistance. Je voudrais juste poser la question pour savoir : que fera-t-on de tous les avis donnés ici par rapport à la suite qui peut être donnée à ce projet ? Je souhaiterais aussi préciser ici que je suis très content de ce débat, parce que je crois que c'est la première fois qu'il y a un projet, ici à Mayotte, où on consulte la population dans une aussi grande envergure. Je demande à l'assistance de profiter de ça pour donner son avis, même si on ne sait pas ce que l'on va faire de leur avis. Concernant cela, j'opterais pour la piste n°2, parce que vu le développement de Mayotte, et vu ce qui s'est passé déjà, à Mayotte : chaque fois on dit qu'on fait un peu, et puis on attend la suite, et la suite, on ne la voit jamais... donc aujourd'hui, il faut que l'on aille au plus grand, parce que l'on sait bien que la population de Mayotte aujourd'hui, statistiquement, on dit qu'on est à 200 000, mais on sait très bien qu'on est beaucoup plus que ça. Avec ce développement, avec le changement de statut de Mayotte, qui est devenu le 101<sup>e</sup> département... donc il va y avoir beaucoup de flux, aussi bien de la population métropolitaine ou des autres populations qui vont venir à Mayotte. Donc, si on veut opter pour une option moindre, on va encore revenir débattre comme ceci, et on ne va pas faire ce projet.

**Mohamed MOINDJIE**: Conclusion, s'il vous plaît.

**Ali SAINDOU** : Oui, merci. Il faut qu'on aille vers la deuxième option. Et puis il a également été dit qu'on pouvait avoir d'autres financements de l'Europe. Merci.

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

**Mohamed MOINDJIE**: Une réponse, Messieurs ?

**Yves DEBOUVERIE** : Quelles seront les suites données aux avis exprimés par les Mahorais au cours du débat public ? Eh bien, c'est le jeu du débat public. L'État, qui devra prendre une décision, devra prendre en considération les avis. Cela ne veut pas dire que les avis seront suivis, mais l'État prend une décision en toute connaissance de cause. Par ailleurs, au cours du débat public, certaines opinions exprimées peuvent permettre au maître d'ouvrage de voir qu'il y a des problèmes qui n'avaient peut-être pas été vus, et donc d'amender son projet en conséquence. C'est la raison pour laquelle nous sommes là : est-ce que tous les Mahorais sont contre la piste longue ? Ce serait une information importante, mais ce n'est pas le cas. Est-ce qu'il y a des sujets particuliers sur lesquels nous devons faire des études plus importantes ? Voilà les sujets sur lesquels on vous écoute attentivement. L'État prendra sa décision après le débat public.

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

**Mohamed MOINDJIE**: Je complète en disant que l'objectif du débat, c'est surtout recueillir vos avis. Au moins 8 dossiers sur 10 sont modifiés après le débat public. Donc, encore une fois, vos avis comptent, ils compteront plus tard. Merci.

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

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

**Mohamed MOINDJIE:** La parole à MAOULIDA Rafioun, s'il vous plaît.

**Rafioun MAOULIDA :** *Intervention en shibushi*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* Vous nous proposez deux scénarios. Sur l'un des scénarios, vous proposez d'allonger. Rapiécer, cela fait toujours un peu mal. Nous vous demandons de le faire une fois pour toutes dans vos choix : choisissez une chose qui se fera une fois pour toutes, c'est-à-dire le scénario qui répondra aux besoins de maintenant et de plus tard.

**Mohamed MOINDJIE:** M. PORT SAÏD, s'il vous plaît.

**Said PORT SAÏD :** *Intervention shibushi.*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* J'ai une question à vous poser. Je m'appelle PORT SAÏD. On m'a dit que Mayotte était une colonie française depuis 1841. Est-ce vrai ou faux ? Mayotte était une colonie française ou une colonie de la zone océan Indien ? Parce que nous voulons traiter directement avec la France métropolitaine, et non plus avec la région. Je vous donne un exemple : le port de Longoni, par exemple, à un moment donné, il a fallu transborder vers la Réunion avant de revenir à Mayotte. Depuis que nous avons un port en eau profonde, la liaison est directe. Donc je ne souhaite plus qu'il y ait une escale à la Réunion, pour ensuite aller vers la métropole. En d'autres termes, je suis pour l'allongement de la piste.

**Mohamed MOINDJIE:** Une réponse, une remarque ? Non... M. Abdourahamane HAMRADA, s'il vous plaît. Il est là.

**Abdourahamane HAMRADA :** Merci. Bon, tout à l'heure, vous avez dit qu'il fallait argumenter les interventions. Moi, je vous disais tout à l'heure mon opinion sur le deuxième scénario de cette piste. On sait ce que c'est que le provisoire à Mayotte. Le provisoire dure... économiquement, Mayotte dépend beaucoup plus de l'extérieur que de ses produits locaux, malheureusement. Cette piste longue permettra d'avoir des avions-cargos. Qui dit avions-cargos, ce sont des gros porteurs qui peuvent nous amener des produits frais. Parce qu'ici, on nous dit qu'on a des produits frais dans les grandes surfaces. Mais allez voir ! Ils peuvent rester une ou deux semaines sur la route à cause des transbordements. C'est ça, ma conviction par rapport à l'allongement de la piste longue. Et je pense que tout le monde partage mon idée. On a dit aussi, il y a l'impact économique. Tant qu'on sera avec un monopole, ici à Mayotte, l'économie ne changera pas. Parce qu'on va avoir une ligne directe Paris – Mayotte, avec 8 heures de temps, 9 heures..., contre 15 en passant par la Réunion. Mais on n'enlève pas le prix du billet d'avion entre Mayotte et la Réunion.

**Mohamed MOINDJIE:** Conclusion, s'il vous plaît.

**Abdourahmane HAMRADA :** Ma conclusion, c'est qu'avec une seule compagnie qui distribue le pétrole à Mayotte, le prix ne baissera pas. Donc le monopole de l'actuel concessionnaire du pétrole doit cesser. Merci beaucoup.

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

**Yves DEBOUVERIE :** En matière de monopole, je rappelle qu'il y a tout de même deux compagnies concurrentes aujourd'hui pour les passagers qui veulent aller de Mayotte à la métropole. Il y a Air Austral qui était cité, mais il est également Corsairfly. Et donc il y a une véritable concurrence, y compris sur les tarifs entre deux compagnies aériennes. Et les Mahorais en profitent. Concernant Total, on espère tous qu'une solution sera trouvée dans le cadre d'un arrangement commercial entre les compagnies aériennes et le distributeur de carburant. L'État a incité les deux parties à essayer de trouver un accord dans l'intérêt général.

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

**Mohamed MOINDJIE:** La parole à M. Farid DRISS.

**Farid DRISS** (habitant de Chiconi): Bonjour. *Salam alekum*. Mayotte est un département à part entière, une nouvelle destination touristique. Les finances publiques sont au plus mal : regardez l'état des routes, il n'y a pas de trottoir, pas de lampadaires, pas de travail. Tout est à construire, tout est à faire. Nous allons développer un tourisme de consommation : prendre et jeter. La population qui est intégrée ne profitera en rien de cela, des macs-avions, comme à Saint-Martin. La délinquance augmentera. Cumulez à cela la différence entre religions, la hantise du musulman, le 11 septembre par exemple, un développement en transport en commun inexistant... la population sera rejetée par des touristes « dollars » : hôtels, plages privées, etc. une jeunesse à deux vitesses, une qui comprendra que cela ne profitera qu'à des amis multinationaux, et ceux qui ne rêveront que de partir d'ici. Car ce sera eux les étrangers, ainsi que les tortues, et les baleines. A bon entendeur...

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

**Mohamed MOINDJIE:** Une réaction ? Non... Youssouf ZOUBAIRT, s'il vous plaît

**Youssouf ZOUBAIRT :** *Intervention en shibushi*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* Moi, je vous livre le fond de ma pensée. Déjà, je suis d'accord sur le prolongement de la piste longue, d'une part. Mais je veux vous faire un aveu : ce sont les Pamandziens qui ne veulent pas que cette piste soit allongée. Mais sachez que les Pamandziens sont avant tout originaires de Grande-Terre. Donc leur place est encore ici. Qu'ils reviennent ici, ils auront leur place. Parce que je vous le dis, il ne faut pas jouer avec le

trafic aérien, c'est très dangereux : donc en raccourcissant la distance, comme cela qu'on évacuera le danger susceptible de survenir. Donc j'invite la population de Pamandzi à venir reprendre place en Grande-Terre, s'il le faut, mais que cette piste soit rapidement construite.

**Mohamed MOINDJIE:** Merci. Hadurina, s'il vous plaît.

**Hadurina SOUFIANI :** *Intervention en shibushi.*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* Je suis Hadurina, je souhaite également apporter ma contribution, je suis tout à fait d'accord qu'il y ait des études menées avant qu'une décision ne soit prise et que chacun soit invité à donner son avis. Mon ami DRISS a donné le sien. Je suis du même avis que lui : le désenclavement de Mayotte, à mon avis, est très risqué. Parce que pour l'instant, nous avons une culture qui est animée d'une grande sagesse. Tout ce que nous produisons ici participe aux bienfaits des autochtones. Lorsqu'on va ouvrir Mayotte vers l'extérieur, nous aurons des gens qui viendront ici, qui profiteront de notre richesse et feront profiter des gens de l'extérieur. Je prends l'exemple de Jumbo score : la vie est complètement différente des autres zones de Mayotte. Je pense qu'il faudrait être prudent. Moi je suis prudent : je ne suis pas sûr que l'ouverture de Mayotte vers l'extérieur puisse bénéficier aux autochtones, au contraire.

**Mohamed MOINDJIE:** M. SOUF-SAFI.

**Abdallah SOUF-SAFI :** *Intervention en shibushi.*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* Chacun s'est exprimé, c'est très bien comme ça. Cependant, je voudrais signaler quelques points : je pense que vous vous souvenez des péremptions des produits venant de l'extérieur, compte tenu du fait que la liaison n'était pas directe. Vous vous souvenez également des transbordements des produits venant de bateaux par les boutres traditionnels pour arriver au quai, parce que nous n'avions pas encore le port en eau profonde. Vous savez maintenant que, pour ceux qui achètent des pièces de voitures, le temps que ça met et le prix que ça revient : le temps, parce que la distance longue. Le prix, parce qu'il faut d'abord passer par la Réunion, et ensuite aller en métropole pour avoir les pièces. Tout ceci montre que tant que Mayotte n'est pas désenclavée, tant que la piste n'est pas allongée, nous n'aurons pas tous ces avantages. Même chose : vous voyez maintenant que depuis le développement de l'aquaculture, on peut exporter nos poissons. Donc si la piste est allongée, il n'y aura pas que l'exportation de poissons : nous pourrions exporter les crabes, nous pourrions exporter énormément de choses. Donc je suis d'avis que cette piste soit allongée pour que nous puissions bénéficier de tous ces atouts.

**Mohamed MOINDJIE:** Une réponse, s'il vous plaît, pour ces deux dernières questions ?

**Yves DEBOUVERIE :** Ce sont surtout des avis qui se sont exprimés pour ou contre. J'ai bien noté qu'il y avait des inquiétudes sur le développement débridé du tourisme. Tout ce que je peux dire à ce sujet, c'est que l'aéroport et la piste longue sont des outils au service des Mahorais pour leur développement. La piste longue apportera ce que les Mahorais en feront. Ce n'est pas parce qu'il y aura une piste longue que le tourisme sera débridé. J'ai vu qu'il y avait une politique convenue entre l'État et le Conseil général sur le tourisme, qui n'est pas une politique de développement du tourisme débridé. Mais il est quand même prévu une augmentation du tourisme : le nombre de touristes doit être multiplié par deux ou par trois d'ici les 15 prochaines années. La piste longue est un élément favorable pour accueillir plus de tourisme, parce que les tour-opérateurs de métropole ou d'ailleurs sont sensibles à ce qu'il y ait une bonne qualité de service des vols entre la métropole et Mayotte, et des vols directs, avec une bonne régularité et une bonne qualité de service. C'est un « plus » pour une bonne organisation de séjours touristiques à Mayotte. Mais c'est aux Mahorais d'en fixer les limites, évidemment.

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

**Mohamed MOINDJIE:** Avant de passer la parole à M. Hamissi HADHRANI, je rappelle que nous avons prévu un débat qui portera sur les enjeux économiques de cette piste, le 12 octobre à Mamoudzou, en salle des délibérations du Conseil général.

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

**M. Hamissi HADHRANI :** *Intervention en shibushi.*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* J'ai profité du temps des interventions des uns des autres pour approfondir ma lecture de ce document, quelque chose m'interpelle : j'ai effectivement vu l'allongement de la piste, mais j'ai vu une absence totale de parking. Alors que nous vivons au quotidien des problèmes au niveau des parkings... quand on regarde autour de nous, les voitures ont du mal à se garer. Sur le projet, je ne vois aucun aménagement de parkings.

**Mohamed MOINDJIE:** Monsieur, s'il vous plaît, une réponse ?

**Pierre PINSON, délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte :** Je crois qu'on ne parle plus de la piste longue, mais de l'aménagement de la nouvelle aérogare. C'est sûrement sur ce point-là que vous attendez une réponse. L'aérogare sera ouverte en août 2013. Elle sera dimensionnée pour 600 000 passagers, avec une possibilité d'extension à 1,2 million, 1, 5 million dans les futures années. Évidemment, il y a des parkings prévus pour les véhicules. Mais là, on est en zone, ce que l'on appelle la zone « côté ville ». Ce n'est pas la zone réservée où se situe la piste que l'on va augmenter. Nous sommes côté ville. Des parkings sont effectivement prévus dans le projet, de façon à ce qu'il y ait des possibilités de dépose

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

rapide : des parkings courte durée, moyenne durée et longue durée, comme sur tous les aéroports internationaux.

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

**Mohamed MOINDJIE:** M. Dhoullyadaine DHURARI, s'il vous plaît.

**Dhoullyadaine DHURARI :** *Intervention en shibushi.*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* Oui, je voulais poser la même question que celle qui vient d'être posée, à savoir le parking. Effectivement, vous avez répondu à la question, mais je m'inquiète de la dégradation d'un certain nombre de choses, par exemple : est-ce que pour arriver à l'aéroport, il y aura un accès rapide ? Parce que nous souffrons beaucoup des embouteillages entre Dzaoudzi et l'aéroport.

**Yves DEBOUVERIE :** Nous proposons au débat public une modernisation importante de l'aéroport de Pamandzi, qui par ailleurs, est déjà en train de se moderniser avec la construction de la nouvelle aérogare qui va commencer. Si tout cela se fait, on aura un aéroport bien modernisé, bien rénové et attractif pour les passagers. C'est vrai que ce serait un peu dommage que du côté de l'accès à l'aéroport – accès terrestre, accès maritimes – il n'y ait pas de modernisation qui soit également faite. En tant que représentant du transport aérien, c'est un vœu que nous pourrions faire : ce serait bien d'améliorer la qualité des accès terrestres et maritimes pour qu'ils soient modernisés à la hauteur de la modernisation de l'aéroport. Mais là, cela suppose que le projet d'amélioration soit conçu et porté par les autorités locales, par le Conseil général, car ce n'est pas la direction générale de l'aviation civile qui va naturellement rénover les liaisons maritimes entre Grande-Terre et Petite-Terre.

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

**Mohamed MOINDJIE:** Nous avons épuisé la liste des volontaires qui ont voulu poser des questions. S'il n'y a pas d'autres questions, nous allons passer à la conclusion.

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

**Vincent FRANCIS :** Vincent FRANCIS, j'ai déjà posé une question tout à l'heure. J'avais demandé une réponse chiffrée, je ne l'ai pas eue. Donc je repose une question différemment : il est indiqué dans la plaquette que le prix du billet pourrait être légèrement plus faible qu'aujourd'hui, à l'avenir. J'imagine que ce prix, le prix du billet en 2015, après construction de la piste longue, a été estimé, puisqu'il est annoncé légèrement plus faible. Légèrement, c'est combien d'euros ? En euro, de combien le prix du billet pourrait baisser si on construit une aérogare à 230 millions d'euros. Cela ferait baisser de combien d'euros le prix du billet aller-retour Mayotte métropole ?

**Mohamed MOINDJIE:** Merci, traduction ?

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

**Mohamed MOINDJIE:** Des précisions, s'il vous plaît.

**Yves DEBOUVERIE :** Puisque vous voulez une réponse chiffrée, je vous renvoie à la page 67 que je vous avais mentionnée tout à l'heure : il y a un tableau qui y figure, et duquel on peut déduire que la piste longue, d'après nos estimations, qui n'engagent que nous, qui ne sont pas celles des compagnies aériennes, basées sur des données de 2010 : la piste longue pourrait entraîner une baisse des coûts d'exploitation, une baisse du coût du transport aérien de l'ordre de 10 %. C'est ce que pourrait apporter la création des vols directs qui doit avoir lieu en novembre. Voilà, vous avez une réponse chiffrée. Je vous rappelle que les tarifs sont de toute façon fixés par les compagnies aériennes, qui se basent sur les coûts d'exploitation, mais également sur leur stratégie commerciale pour fixer les tarifs.

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

**Mohamed MOINDJIE:** M. Vincent, convaincu ?

**Vincent FRANCIS :** Vous avez édité une petite plaquette, où il est indiqué que le prix du billet pourrait baisser légèrement. Ce n'est pas assuré. Par contre, dans le livret, vous êtes certains que le prix pourrait baisser de 10 %. Donc il y a une contradiction évidente pour moi, et c'est vrai que je ne suis pas rassuré sur la répercussion du prix de la construction de l'aéroport. Il me semble que c'est une somme très importante, et je voulais savoir – et vous l'avez dit tout à l'heure – quand pourrions-nous connaître la répartition du coût de la construction par passager ? Tant qu'on ne connaîtra pas cette répartition et la prise en charge de l'État ou éventuellement de l'Union Européenne, je ne vois pas comment on peut se baser sur une réduction de 10 %, ou de 2 %, ou une augmentation de 50 % du prix du billet. 230 millions d'euros... Si les passagers doivent en payer la totalité ou sinon quelque 5 %, cela fait une énorme différence. Et donc je ne comprends pas comment vous pouvez avancer un tel chiffre.

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

**Yves DEBOUVERIE :** C'est une affaire assez compliquée, donc je vais essayer d'en dire plus. Premièrement, la répercussion du coût et de l'investissement sur le prix du billet : nous l'avons considérée comme étant très faible. Même si c'est 5 euros ou 10 euros à payer par passager, cela représente 0 % dans les chiffres que je viens d'indiquer. Bon pour nous, cela ne compte pas. Ce n'est pas cela qui influe sur l'augmentation du prix du billet de façon significative.

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

**Yves DEBOUVERIE :** Sur l'évolution du prix du billet entre Mayotte et la métropole, c'est-à-dire une évolution du coût de l'exploitation, telle que nous pouvons l'estimer : il y a deux questions qui se posent. La première c'est : quelle pourrait être la baisse du coût d'exploitation avec les vols directs qui sont lancés le 31 octobre ? Deuxième question : quel pourrait être l'effet sur le coût d'exploitation de la piste longue ? Ce sont deux questions différentes. La piste longue améliore, augmente la qualité, donc augmente le nombre de vols directs. Mais le premier effet, celui des vols directs, qui commence en novembre. Là, la réduction du coût d'exploitation, on peut l'estimer de l'ordre de 28 % (c'est le tableau que vous avez page 67) si le prix du carburant à Mayotte est le même qu'à la Réunion. Mais on l'estime à 6 % si le prix du carburant est le prix actuel à Mayotte. Donc il y a de toute façon une baisse du coût d'exploitation. Mais elle est pratiquement annulée si le prix du carburant reste celui qui est aujourd'hui à Mayotte. Après, quel est l'effet de la piste longue ? – ça, ce sont les deuxièmes et troisièmes colonnes du tableau de la page 67, d'où je tire le -10 %, qui s'explique premièrement par l'augmentation du nombre de vols directs, deuxièmement, par l'effet de la concurrence possible à long terme, troisièmement par l'effet d'avions de grosse capacité, dont le coût unitaire est plus faible. Voilà ce qui peut expliquer les 10 %.

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

**Mohamed MOINDJIE :** Une question, au fond, le monsieur au chapeau.

**Issoufo MOUSSA :** *Intervention en shibushi.*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* Parmi les pistes régionales, c'est celle de Mayotte qui est la plus courte. C'est presque un mouchoir de poche. Donc je suis pour l'allongement de la piste. Je prendrai même le scénario numéro 2. Mais je voudrais dire également que je suis, de formation, topographe. Je fais de la topographie. J'ai même eu l'avantage d'aller voir ce qui se passe dans la mer, et je rassure les personnes qui sont sensibles à l'environnement : de ce côté-là, il n'y a pas tellement de mangroves. Il n'y a donc pas tellement de pertes au niveau écologique pour cette construction de piste longue.

**Mohamed MOINDJIE :** Merci. Il y a une question, devant.

**Ali MOUSSA :** *Intervention en shibushi*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* Je voudrais exprimer ma joie sur le fait que vous soyez venus jusqu'à nous pour demander notre point de vue. Ma joie est d'autant plus grande que chacun respecte la langue maternelle des uns et des autres, chacun peut s'exprimer dans sa propre langue maternelle, et c'est une bonne chose. Tous les intervenants se sont exprimés, je pense que

nous sommes tous d'accord sur cet allongement de piste longue. Cependant, j'avais quelques points à évoquer : je voulais attirer l'attention de l'État sur trois choses : la première, c'est : que ça soit la compagnie Corsairfly où la compagnie Air Austral, j'ai l'impression que ces deux compagnies ne sont pas favorables à l'allongement de la piste pour les raisons suivantes : dès que ces deux compagnies ont appris qu'il y avait une étude en cours pour allonger la piste, chacune d'entre elle s'est précipitée pour diminuer le prix du billet. Cela montre nettement que ces gens-là ne sont pas favorables à l'allongement de la piste. Je vous dirai également que nos amis réunionnais voient d'un très mauvais œil l'allongement de cette piste, parce que ce sera à leur détriment. Moi, je suis pour l'allongement de cette piste, comme tous les autres Mahorais.

**Mohamed MOINDJIE:** Merci. Une réaction ? ...Non. Le monsieur en chemise rouge, là. Il n'a encore rien dit. Merci

**Saidi MOUSSA :** *Intervention en shibushi*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* Oui. J'espère que la piste sera faite. Mais les Chiconiens doivent également bénéficier d'un certain nombre de choses. Je fais allusion à un port en eau profonde, pourquoi pas ? Il ne faut pas uniquement que tout se fasse en petite terre ou ailleurs.

**Mohamed MOINDJIE:** Oui... on termine avec le monsieur en chemise bleue.

**Dhoulyadaine DHURARI :** *Intervention en shibushi*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* Oui, je sais que cette piste ne profitera pas seulement au Mahorais, mais à bien d'autres personnes et visiblement, aux touristes. Mais ma question est la suivante : si en 2030 nous sommes victimes de notre succès, quelles autres propositions allez-vous nous faire ? Je prends l'exemple de l'île Maurice : l'île Maurice a une piste assez importante, mais est victime de son succès, et elle a été obligée de revoir le travail de l'aéroport.

**Mohamed MOINDJIE:** Ultime réponse, Monsieur.

**Yves DEBOUVERIE :** D'abord vous dites que la piste longue va profiter aux touristes, mais pas au Mahorais. Il y a quelque chose qui ne va pas, parce que si le tourisme peut profiter à quelqu'un, c'est bien au Mahorais, puisque les touristes viennent dépenser de l'argent à Mayotte. Deuxièmement, si Mayotte est victime de son succès... Eh bien la piste longue est parfaite. Il n'y a aucun problème, elle sera utile.

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

**Mohamed MOINDJIE:** Avant de traduire, il y a aussi l'idée de 2030 : est-ce que la piste est appropriée jusqu'en 2030 ?

**Yves DEBOUVERIE :** Je pense qu'elle est appropriée jusqu'en 2040, au moins.

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

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

**Mohamed MOINDJIE:** Avant de passer à la conclusion de notre présidente, je voulais quand même vous remercier pour la qualité de notre débat, et surtout pour vos interventions, qui étaient de haut niveau. Merci beaucoup.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Nous vous remercions encore une fois pour avoir participé à ce débat de manière active. Vous avez posé beaucoup de questions et donné des avis variés. Nous avons ainsi entendu vos arguments économiques, votre souci de l'environnement, du développement du tourisme, du financement du projet, et d'autres questions liées à l'aéroport, comme l'exemple du parking, cité par le monsieur qui est devant. Nous intégrons ces avis dans notre compte rendu, qui sera transmis à la DGAC. Merci pour votre participation, et au plaisir de vous revoir dans les autres réunions thématiques, à Mamoudzou, à Pamandzi ou à Koungou. Merci. Je vous invite à un pot de l'amitié tout de suite après ce débat. Merci beaucoup.

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

*Fin de la réunion à 12 h 05.*