

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

—

23 septembre 2011

Koungou

Réunion thématique – Déroulement du chantier

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
- Franck MADJID, 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 (absent)
- 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
- Jean VAN OOST, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (absent)
- Martial HENRY, membre de la CPDP sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (absent)

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

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

La séance est ouverte à 16 h 22 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 shimaoré.*

Bonjour à tous et à toutes. Je suis la Présidente de la Commission particulière du débat public chargée d'organiser ce débat sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte. Monsieur le maire ? Est-ce que M. le maire est là ? Ou son représentant ?

Rastami SPELO : *Intervention en shimaoré.*

Anziza MOUSTOIFA : Bien, nous allons commencer ce débat. Je vous présente les membres de la Commission ici présents : Mme Nadira MALECK, ensuite, M. Frank MADJID, M. Mohamed MOINDJIÉ, qui se trouve là-bas. Deux personnes sont absentes aujourd'hui. De l'autre côté, c'est le maître d'ouvrage. Je vous laisse vous présenter, messieurs.

Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public : *Salam Aleikum.* Bonsoir à tous. Je suis Yves DEBOUVERIE, je viens de Paris pour représenter la Direction générale de l'aviation civile à ce débat public. Avec moi, Christian MARTY, qui est le directeur de l'aviation civile pour l'océan Indien, et qui est basé à la Réunion. À son côté, Pierre PINSON, qui est le délégué de l'aviation civile à Mayotte. À ma droite, Jérôme ROSSI, qui est ingénieur au service national de l'ingénierie aéroportuaire, à Aix-en-Provence, et qui est chargé du dossier de piste longue de Mayotte.

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

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 shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons donc vous présenter le programme de la réunion. Elle va se dérouler en deux temps : tout d'abord, les présentations du débat public du projet de piste longue et du thème de la réunion d'aujourd'hui : le déroulement du chantier. Puis nous vous laisserons la parole pour poser vos questions et donner votre avis. Cette réunion consacrée au déroulement du chantier se tient dans la commune de Koungou, car vous êtes

directement concernés par la question du prélèvement des matériaux de remblai. Toutefois, toutes les questions et avis sur le projet de piste longue seront les bienvenus, même s'ils ne concernent pas la question des travaux.

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

Anziza MOUSTOIFA : Pourquoi ce débat public sur la piste longue et à quoi sert-il ? Ce débat 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 il dure jusqu'au 5 novembre. L'objectif du débat est d'informer le public, et lui donner la parole sur le projet dans le but d'éclairer le maître d'ouvrage sur les améliorations à apporter au projet.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré 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, c'est pour cela que nous organisons ce débat public.

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

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

Anziza MOUSTOIFA : 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 ou sur notre Site Internet. Pour remettre les formulaires, ou vous aider à les remplir, nous avons Mme Faïza, qui se trouve dans la salle. Vous pouvez vous adresser à elle.

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

Anziza MOUSTOIFA : Quelles sont donc les règles des réunions publiques ? 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 : ces 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.

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.

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

Anziza MOUSTOIFA : 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 shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : La prochaine réunion de proximité aura lieu à M'tzamboro, le vendredi 30 septembre à 16 h 00, à l'école maternelle. Deux autres réunions thématiques sont prévues : sur les impacts du projet, pour la population de Petite Terre, le samedi 8 octobre à l'ACM, à 9 h 00, à l'ACM de Labattoir. Sur les enjeux économiques du projet, le mercredi 12 octobre à 16 h 00 au Conseil général. 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 shimaoré de l'intervention précédente.

Anziza MOUSTOIFA : Pour obtenir d'autres informations, n'hésitez pas à nous contacter. Vous pouvez aussi nous laisser vos coordonnées si vous souhaitez obtenir des documents. 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 : Pour présenter le projet, nous allons présenter un film de quelques minutes, tout d'abord en français, et pour que tout le monde puisse comprendre, il y aura également une version en shimaoré ensuite.

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

Diffusion du film en français, puis en shimaoré

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons maintenant donner la parole à M. ROSSI, qui nous présentera les différentes informations sur le chantier de la piste longue de Pamandzi.

Jérôme ROSSI : Merci. Bonsoir. *Jérôme ROSSI appuie sa présentation sur la diffusion d'un document.* Ma présentation se fera en deux parties : la première partie concernera les dispositions adoptées lors du chantier de 1995. Et pour la seconde partie, je présenterai les dispositions qui pourraient être adoptées pour la réalisation de la piste longue en termes d'extraction de matériaux, de transport, et de mise en œuvre des matériaux.

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

Jérôme ROSSI : Lors du chantier du 1995, l'extraction de matériaux s'est faite au plus proche du chantier. Cela permet de réduire les nuisances de transport et de maîtriser les coûts. En 1995, le choix s'est porté sur la colline du Four-à-Chaux, qui a été écrêtée de plusieurs dizaines de mètres, puisqu'elle culminait à 64 m et qu'elle en fait moins de 30 aujourd'hui, comme nous pouvons le voir sur ces photos présentées à l'écran. L'importation de matériaux depuis Grande-Terre a concerné des matériaux dits nobles, que l'on ne trouvait pas sur Petite Terre.

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

Jérôme ROSSI : Le transport des matériaux extraits du Four-à-Chaux se faisait par camion de chantier dit « dumper » ou Tombereau, en Français. Il y a eu une piste de chantier réalisée pour l'occasion – que l'on peut voir en rouge sur la photo du haut – qui est urbanisée depuis. Les matériaux importés de Grande Terre étaient transbordés via le débarcadère du Four-à-Chaux, créé pour l'occasion. Photo suivante.

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

Jérôme ROSSI : Alors le chantier, en 1995, a nécessité 5 principaux types de matériaux : les plus importants, ce sont les remblais, signalés en marron sur la photo que vous voyez. Il ne nécessite pas de dureté particulière, mais seule la recherche d'une bonne portance est

nécessaire. En noir, sur la droite, sous l'avion, ce sont les matériaux de chaussée, qui sont des matériaux durs, concassés, calibrés et nettoyés. Ce sont des matériaux dits nobles. Enfin, ce que nous avons appelé cavalier, c'est des matériaux calibrés, assez gros, qui doivent être assez durs pour résister à la mise en œuvre des enrochements, qui sont dessinés en gris foncés, qui eux, sont mis en œuvre en étant lâchés sur ces matériaux calibrés. Enfin, en déclin, vous avez les carapaces en béton, qui sont mises en œuvre pour résister aux fortes houles en provenance du canal de Mozambique.

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

Jérôme ROSSI : Donc, après vous avoir présenté les travaux de 1995, je veux vous présenter maintenant les solutions envisageables pour la réalisation de la piste longue. Ces solutions concernent l'extraction des matériaux, le transport des matériaux, et la mise en œuvre des matériaux. La mise en œuvre des matériaux ne concernant pas les riverains, qui ne seront pas tellement gênés par celle-ci, je ne vais pas la développer aujourd'hui.

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

Jérôme ROSSI : Je vais vous présenter ce que je pense être les différences et les similitudes entre les deux chantiers, entre 1995 et la piste longue. Tout d'abord, les différences : pour le chantier de la piste longue : le besoin en matériaux devrait être environ cinq fois plus élevé, pour le scénario 1 ou pour le scénario 2. Ensuite, Pamandzi a changé. La partie est de Pamandzi est désormais urbanisée, en particulier l'ancienne piste de chantier. Enfin, en termes d'environnement, la loi a changé, et les obligations du maître d'ouvrage sont renforcées. Le maître d'ouvrage s'est aussi lancé dans une démarche volontariste. En termes de similitudes, on devra toujours respecter les contraintes dues à l'exploitation de l'aéroport. Nous devons faire avec les capacités des débarcadères, ces capacités étant limitées. Il y a l'impossibilité de naviguer sur le platier, à proximité de la plate-forme. Enfin, les mêmes méthodes constructives seront utilisées, vraisemblablement.

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

Jérôme ROSSI : Je vous présente maintenant un tableau de synthèse des volumes de matériaux, selon les scénarios. Globalement, si on prend le scénario 1, fera, en globalité, 4 millions de mètres cubes. Mais l'étape 1 de ce scénario ne représente que 1,2 million de mètres cubes, alors que l'étape 2 représente 2,8 millions. Le scénario 2, quant à lui, représente environ 3 millions de mètres cubes. Il faut noter que plus de 80 % des matériaux seront des matériaux de remblai.

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

Jérôme ROSSI : Concernant l'extraction des matériaux, selon leur nature, voilà ce que nous pouvons dire aujourd'hui : pour les matériaux dits nobles, comme les granulats, les enrochements, les matériaux qui sont sous ces enrochements, on constate qu'il y aura peu de ressources sur Petite Terre. Il est dès aujourd'hui nécessaire de prévoir l'importation, depuis Grande Terre, de ces matériaux via des barges spécifiques. Par contre, pour les matériaux de remblai, il existe des possibilités d'extraction sur les collines du Four-à-Chaux et de Labattoir. Des études déjà engagées ont montré que la qualité des matériaux conviendrait à cet usage, et le maître d'ouvrage a entrepris des modélisations pour visualiser ces impacts, que je montrerai juste après la traduction.

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

Jérôme ROSSI : Ces simulations, je vous propose de les faire défiler très rapidement, puisqu'elles sont disponibles sur le site de la CPDP, et que vous les avez, en plus, sur le support imprimé.

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

Jérôme ROSSI : Je voulais préciser que ça montrait l'évolution de la colline de Labattoir et du Four-à-Chaux après traitement paysager. Cela ne paraît peut-être pas très bien sur ces simulations. L'hypothèse a été faite que la colline du Four-à-Chaux serait arasée, donc elle serait plate, à la fin. Et nous avons essayé d'avoir un modelé de la colline de Labattoir, pour que cela ne choque pas trop, visuellement.

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

Jérôme ROSSI : Je vous ai parlé de l'extraction des matériaux, je vais maintenant vous parler du transport, en commençant par vous présenter les différents procédés. Alors le plus connu, le plus naturel, c'est le transport en camion. Il existe deux types de camions : le camion routier, qui permet de transporter une quantité assez limitée de matériaux – environ 6 m³ de matériaux foisonnés, c'est-à-dire mélangés. Et le camion de type chantier, dit dumper ou tombereau, qui permet de grosses capacités, par exemple 15 m³ dans sa taille moyenne. Mais il est non adapté à la circulation routière. Cependant, sa circulation sur route peut être envisagée en termes de convois exceptionnels, après arrêté préfectoral.

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

Jérôme ROSSI : Nous avons vu qu'il faudrait acheminer des matériaux depuis Grande Terre. L'emploi de barges est donc indispensable, sachant qu'une barge peut transporter soit des camions chargés, ce qui limite le volume transporté, soit des matériaux en vrac, ce qui impose une rupture de charge qui fait perdre beaucoup de temps. Dans tous les cas, le débit est limité.

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

Jérôme ROSSI : Enfin, la bande transporteuse est un tapis qui permet d'aller d'un point A à un point B, qui peut être rallongée en cours de chantier, et qui donc, permet de transporter des matériaux sans l'usage de camions. Elle peut être ouverte ou protégée par une sorte de cabochon, ou elle peut être refermée sur elle-même afin d'éviter la pollution par des particules fines, ce qui serait très gênant dans le lagon.

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

Jérôme ROSSI : Ce que l'on peut dire sur le transport par barge, c'est que sur Petite Terre, il y a une très forte contrainte : c'est la capacité limitée de l'embarcadère du Four-à-Chaux. Son élargissement serait très dommageable pour l'environnement, et nous n'avons pas encore envisagé cette hypothèse. Actuellement, il n'est utilisable qu'à marée haute, environ 4 heures par jour, et son débit est très limité : environ 400 m³ par jour, au maximum. Pour les scénarios de piste convergente, je vous ai représenté en bas à droite, en rouge, l'implantation possible de débarcadères, qui pourraient être créés pour le chantier. Ils sont à la limite du platier, qui est représenté en jaune sur les photos. Il permettrait de s'affranchir du débarcadère du Four-à-Chaux. Mais son dispositif n'est pas adapté pour l'emprunt de piste, puisqu'on serait alors sur le platier.

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

Jérôme ROSSI : Page suivante, merci. Pour le transport en bande transporteuse, il a le gros avantage de limiter les nuisances sonores, voire limiter l'émission de poussière, si la bande est fermée ou protégée. Par contre, il n'est pas adapté aux matériaux volumineux, puisque le tapis est de taille réduite. Enfin, il nécessite de prévoir un emplacement pour toute la durée du chantier. Il faut le prévoir dès les études. Il nous semble que la côte ouest de Pamandzi est l'emprise la plus intéressante, de ce point de vue-là, même si cela oblige à tenir compte des hauteurs d'eau et des conditions de courant. Il me semble que le tapis pourrait être placé là.

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

Jérôme ROSSI : Donc, je vous présente là les différents trajets envisageables selon le scénario : en bas à gauche, le scénario 1, étape 1. Dans ce cas-là, nous proposons d'installer la bande transporteuse depuis le lieu de l'extraction qui se trouve au Four-à-Chaux ou à Labattoir, en le faisant passer sur la route, et en le faisant longer la bande, en faisant longer le littoral pour arriver à la plate-forme ouest de l'aéroport actuel.

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

Jérôme ROSSI : Pour le scénario 1, étape 2 ou pour le scénario 2, c'est à peu près le même principe : nous installons la bande passante entre le Nord de la future plate-forme et le lieu de l'extraction, en passant également sur la route en contrebas de la colline du Four-à-Chaux.

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

Jérôme ROSSI : Enfin, il reste le transport en camion, que je n'ai pas évoqué. Il est plus classique, mais il n'est pas sans poser problème. Voyez qu'aujourd'hui, il n'y a plus d'emprise disponible à l'est de Pamandzi. Les routes disponibles sont très urbaines : la RN 4 et le boulevard Charles-de-Gaulle, qui est une ancienne piste de chantier. Et donc la circulation de nombreux camions sur ces axes n'est pas sans poser de problèmes.

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

Jérôme ROSSI : Le but, c'est un peu de réduire le nombre de camions sur ces axes potentiellement dangereux. Là, je vous présente un tableau qui donne un ordre d'idée du nombre de camions à la dernière ligne qui pourrait y avoir par jour, en se basant sur une durée théorique de chantier de 500 jours : si, selon les scénarios, nous faisons tout en camion, nous serions entre 400 et 1000 rotations de camions par jour (c'est-à-dire qu'il faut doubler ce chiffre pour avoir le nombre de camions). Si c'était tout en dumper, ce serait de 150-170 tombereaux à 400 rotations par jour. Si on alternait le camion et le transport en bande transporteuse, on tomberait à 80, à 120 camions par jour, et on diminuerait encore ce nombre de camions si on réalisait les pontons, bien qu'il ne soit pas encore aujourd'hui possible d'estimer le nombre de camions qui résulterait, puisque les études géologiques ne sont pas terminées, et que de toute façon, elles réservent toujours des surprises.

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. ROSSI, je vais passer la parole à Mme Nadira MALECK, pour assurer l'animation de ce débat.

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

Nadira MALECK : Nous allons maintenant vous laisser la parole. Donc je vous rappelle que vous avez deux minutes pour vous exprimer. Afin que tout le monde puisse s'exprimer, le temps de parole est limité à deux minutes. Nous allons établir une liste, et nous nous référerons à cette liste pour vous donner la parole. Donc, la parole est à vous.

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

Djamil AHMED : *Intervention en shimaoré. Applaudissements*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de M. Djamil AHMED, qui voudrait poser une question concernant l'aérogare. Il a entendu quelque chose qui lui a fait mal au cœur : à ce qu'il paraît, on va construire une aérogare, mais une aérogare en planches. Il s'agit là du bois, mais le bois peut pourrir. Il n'est pas d'accord. Il souhaiterait que cette aérogare soit construite en dur. Pendant les travaux, M. Djamil AHMED souhaiterait que pour les emplois, on recrute aussi des gens de la commune de Koungou.

Nadira MALECK : M. PINSON, peut-être des informations sur l'aérogare...

Pierre PINSON : C'est un peu une question hors sujet aujourd'hui, puisque nous sommes dans le débat de la piste longue, et les deux projets – aérogare et piste longue – ont bien été dissociés. Très brièvement, je répondrai que l'aérogare ne sera pas en planches, mais une partie sera en bois. La structure, bien évidemment, sera beaucoup plus consistante. C'est une aérogare d'un niveau de service très élevé par rapport à toutes les possibilités, donc je pense que vous ne serez pas déçu du résultat. Je vous donne rendez-vous en août 2013 pour voir ce résultat, je suis persuadé que tous les Mahorais seront satisfaits d'avoir une aérogare dimensionnée pour 600 000 passagers dans un premier temps, et pouvant aller jusqu'à 1,2 million - 1,5 million de passagers, plus tard. Il s'agit d'un projet d'envergure qui donnera satisfaction à tous les Mahorais. En ce qui concerne l'emploi, je vais passer le micro à Yves, qui va vous répondre sur ce point.

Yves DEBOUVERIE : Concernant l'emploi, des emplois seront offerts, notamment pour la période du chantier. Une estimation précise reste à faire, mais on estime entre 50 et 100 emplois pendant toute la durée du chantier. Emplois supplémentaires qui seront naturellement ouverts aux Mahorais, mais à tous les Mahorais. C'est vrai que ceux qui habitent près du chantier auront peut-être, ou pourront bénéficier, de facto, d'une certaine priorité. Mais c'est bien les employeurs qui recruteront les employés le moment venu.

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

Nadira MALECK : M. Mdéré BINTI.

Mdéré BINTI : *Intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de Mme Mdéré BINTI, qui est tout à fait satisfaite de cette idée d'agrandir ou d'allonger la piste de l'aéroport. Mais à côté de cette joie, elle a une interrogation. Son interrogation porte sur le prix du billet : est-ce qu'en agrandissant la piste de l'aéroport, on reverra aussi le prix du billet à la baisse ?

Yves DEBOUVERIE : Le 31 octobre devrait démarrer des vols directs de Mayotte vers Paris, avec un nouvel avion exploité par la compagnie que vous connaissez. C'est donc une nouveauté pour la desserte aérienne de Mayotte. Les vols directs auront plusieurs avantages : le premier avantage, c'est que cela réduit fortement la durée de déplacement, la durée du voyage, puisque par exemple, on supprime l'escale à la Réunion, donc on gagne 5 heures pour aller à Paris. Le deuxième avantage, c'est au niveau des tarifs, où les choses sont plus incertaines pour la raison suivante : les tarifs sont fixés par les compagnies aériennes en fonction de la concurrence, mais aussi en fonction de leurs coûts d'exploitation. Naturellement, les vols directs, cela permet de réduire les coûts exploitation, parce que la durée de vol est réduite. Mais il y a un problème particulier à Mayotte, c'est que le carburant a un prix élevé. À Mayotte, il est beaucoup plus élevé qu'à la Réunion. Donc la réduction des coûts d'exploitation permise par les vols directs va être atténuée, dans une certaine partie, dans une certaine mesure, par le prix élevé du carburant à Mayotte. Dans ces conditions, la piste longue, elle permet d'amplifier les effets favorables des vols directs. Elle permet une meilleure régularité des vols directs, permet plus de vols directs, à terme, cela peut permettre un accroissement de la concurrence, cela permet l'utilisation d'avions plus gros, donc des coûts plus bas, donc il y a en effet favorable de la piste longue pour baisser les coûts d'exploitation, et donc pour baisser le prix du billet.

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

Nadira MALECK : Mme Mariama TOIOUILOU.

Mariama TOIOUILOU : Bonjour tout le monde, je m'appelle Mme Mariama TOIOUILOU, j'habite à Koungou. Je voudrais vous poser une petite question à toutes les personnes qui sont ici : est-ce qu'avec les pistes longues que nous pourrions faire aujourd'hui, nous pourrions avoir beaucoup d'avions pour voyager en vacances. *Puis Intervention en Shimaoré.*

Interprète : Elle a parlé en français, puis en shimaoré. Je vais peut-être paraphraser ce qu'elle dit : « est-ce que la piste longue permettra d'avoir plusieurs avions pour voyager ? »

Yves DEBOUVERIE : L'aéroport de Mayotte a déjà un certain nombre de vols pour diverses destinations, notamment des destinations régionales. Et avec la piste actuelle vont être ouverts des vols directs vers Paris, ce qui est quand même une nouveauté. La piste longue permettra d'amplifier le mouvement des vols directs. Dans l'immédiat, je ne pense pas qu'il y aura de nouvelles destinations, pas tout de suite. Les nouvelles destinations, les nouveaux vols, ne seront possibles que lorsque le trafic sera important. Aujourd'hui, il n'est pas encore important. Mais lorsque le trafic sera très important, sans doute, de nouvelles opportunités se présenteront pour créer de nouvelles destinations long-courriers. Cela n'empêche que dès aujourd'hui, il y a des liaisons régionales qui pourraient être ouvertes. Il n'y a pas besoin de piste longue pour cela.

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

Nadira MALECK : M. Ousseni MOURIDI HAMADI.

Ousseni MOURIDI HAMADI : Bonjour, je m'appelle Ousseni MOURIDI HAMADI, la question est la suivante : est-ce que [à travers] les enjeux que vous avez tous cités concernant l'environnement et la ville de Pamandzi, il n'est pas question de changer le projet dans un autre endroit ? Comme on a déjà le trafic régional, de laisser le régional, et d'étudier un autre endroit pour la piste longue : la Grande Terre, pour éviter le trafic. Parce que le coût que va donner ce projet... le maître d'ouvrage devait tasser pour avoir ce coût-là. Il ne faut pas faire d'erreur : la région de... de mettre du béton dans leurs plages, et d'essayer de réparer les œuvres qu'ils ont faites. Comme en Petite Terre, nous n'avons pas de plage, il fallait que vous étudiez ce projet... de laisser un peu les plages, que les tortues puissent vivre et les gens du village de Pamandzi puissent vivre et avoir un peu d'environnement. Je n'ai pas d'autres questions à ajouter.

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

Nadira MALECK : M. DEBOUVERIE, sur le lieu de la piste...

Yves DEBOUVERIE : J'ai compris que vous souhaitiez que le lieu des travaux de la piste longue ne perturbe pas la vie des tortues. Nous sommes tout à fait d'accord avec vous, c'est bien notre volonté également. Pour autant, ce que nous avons vu des études existantes (il y aura d'autres études à venir) : la vie des tortues ne paraît pas menacée. Autre point : vous avez, je crois, mentionné la question : « pourquoi ne pas construire un aéroport en Grande Terre ? » C'est une question qui a été étudiée par le passé, il y a quelques années. Vous savez que pour faire un aéroport avec une piste longue pour des avions long-courriers, il faut

qu'il y ait beaucoup d'espace disponible plat. Il ne faut pas qu'il y ait de collines qui soient à côté du lieu où l'on met l'aéroport, il faut encore moins de montagne, et il faut des espaces très dégagés et donc beaucoup d'espace très dégagé. Compte tenu du relief de Grande-Terre comme de Petite-Terre, c'est très difficile de trouver un endroit à Grande-Terre. Nous avons regardé la possibilité à Combani, où il y a une plaine relativement large. Mais c'était difficile de créer un nouvel aéroport à Combani, parce qu'il aurait fallu raser les collines, il aurait surtout fallu raser une bonne partie, au moins la moitié du village de Combani. Il aurait fallu supprimer des terres agricoles. Bref, cela était compliqué, et sur le plan de l'environnement, pas terrible. En Grande-Terre, il y avait un autre site qui avait été étudié, c'était à Majcavo, là, le long du littoral, en créant un remblai sur le platier aussi – un peu comme Pamandzi. Mais ce site n'a pas été retenu, car sur le plan de l'environnement, ce n'était pas terrible, il fallait raser les collines, et surtout, on craignait que cela constitue un handicap pour l'extension de l'urbanisation de Mamoudzou. Il y a eu également d'autres sites étudiés à Petite Terre. Au bout du compte, au terme de ces études menées il y a quelques années, ont été retenues uniquement les possibilités de piste longue sur le site actuel de Pamandzi. Il y a également un avantage évident, c'est qu'en retenant Pamandzi, nous ne sommes pas obligés de reconstruire à partir de 0 un nouvel aéroport, ce qui, évidemment, est très cher.

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

Nadira MALECK: M. Saïd MANROUF.

Saïd MANROUF : *Intervention en shimaoré. Applaudissements.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de M. Saïd MANROUF, qui dit : OK pour la piste longue à Pamandzi. Cela permettra aussi de développer le tourisme dans l'île. Mais sa question concerne sa localité : il a été dit ici qu'on a choisi de venir faire cette réunion ici, parce que Koungou est concernée. Il rappelle qu'en 1995, l'extraction de matériaux s'est opérée ici. Et le gain de Koungou, cela a été une inondation pour les maisons, des bruits dus aux explosions et au va-et-vient des camions. Sa question est la suivante : si on vient encore pour la même opération ici, qu'est-ce que Koungou va gagner comme bénéfice ? Est-ce que ce sera le même scénario qu'en 1995 ?

Yves DEBOUVERIE : Sur... vous avez sans doute compris à partir de l'exposé qui a été fait tout à l'heure : il y avait environ 20 % du volume total des matériaux qui devraient venir, probablement, de Grande Terre, parce qu'on ne pourra pas les trouver sur Petite Terre. Ces matériaux viendront de là où les entreprises – qui nous soumettront leur offre, au moment venu – les prendront. Peut-être qu'il y a une carrière à Koungou, peut-être que l'entreprise qui exploite les carrières de Koungou proposera de prélever des matériaux d'ici pour les

amener sur l'aéroport. Mais au stade actuel, nous ne savons pas. Ce sont les entreprises qui, au moment venu, choisiront le lieu d'extraction. Concernant les conséquences dommageables pour les maisons, et les conséquences dommageables des travaux d'extraction, nous pouvons en dire un mot.

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

Jérôme ROSSI : Concernant la réparation des dommages éventuels du chantier sur les habitations riveraines, je vais faire un petit rappel réglementaire : la jurisprudence stipule que la victime doit prouver le lien entre le chantier et les dommages occasionnés à son bien par le chantier. Cette preuve doit s'appuyer sur la comparaison de l'état de la maison avant le chantier, et avec son état après l'apparition des dégâts. Cela nécessite la réalisation d'un état des lieux en présence d'un huissier. Cet état des lieux est à la charge du maître d'ouvrage, mais il nécessite l'accord du riverain. Le riverain n'est pas obligé de l'accepter. Donc, en cas de préjudice, la victime... ce serait mieux qu'elle ait fait cet état des lieux, et elle a tout intérêt à signaler les dégâts au maître d'ouvrage le plus vite possible : dès qu'ils apparaissent, et ne pas attendre quelques années.

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

Nadira MALECK : Est-ce que quelqu'un dans la salle souhaiterait apporter un complément d'information concernant l'extraction de matériaux dans la commune de Koungou ?

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

Pascal PUVILLAND : Oui, je suis Pascal PUVILLAND, directeur du BRGM à Mayotte. Nous avons en charge le sol et le sous-sol, particulièrement du département de Mayotte. Je voulais intervenir pour dire que ces deux dernières années, nous avons acquis beaucoup d'informations nouvelles sur le sous-sol de Mayotte, qui vont permettre, plus facilement qu'avant, de définir des zones qui seraient plus propices à l'extraction de matériaux sur l'ensemble de l'île, sur Petite Terre aussi. Les collectivités, le Conseil général et l'État, avec l'appui du BRGM, ont fait cette démarche importante. Au début de l'année 2012 nous devons faire un schéma départemental des carrières, qui va avoir pour objectif de faire une espèce de cartographie d'aide à la décision pour aider les carriéristes à trouver des matériaux, et à se préoccuper aussi des aspects environnementaux, de transport, commerciaux, etc. liés à l'extraction de matériaux.

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

Nadira MALECK : M. Ousseni MOURIDI, est-ce que vous êtes satisfait de la réponse ? Êtes-vous satisfait de la réponse ?

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

Said MANROUF : *Intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il dit ne pas être satisfait des réponses apportées. Mais il n'a pas le choix.

Nadira MALECK: M. Said MANROUF... M. Zoubert, pardon.

Zoubert MOEGNE BARAKA : *Intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de M. Zoubert qui, au sujet de la piste longue, pose la question de sa nécessité : est-il nécessaire d'allonger la piste ? Il dit que les touristes qui viennent à Mayotte ne viennent pas à cause des maisons de Mayotte, ni à cause de la longueur de la piste. Ils y viennent pour le côté naturel de Mayotte. Il demande – s'il est nécessaire de prolonger la piste – que ce prolongement se fasse côté terre et non côté mer. Il dit qu'on peut déménager des habitants. On doit déménager des habitants pour laisser la nature maritime de Mayotte intacte, pour Mayotte et pour les générations futures.

Yves DEBOUVERIE : Est-il nécessaire de faire la piste longue ? Je vous rappelle rapidement l'intérêt d'une piste longue : premièrement, des vols directs vers Paris vont être mis en œuvre à partir du 31 octobre avec la piste actuelle. Ces vols auront lieu, mais pas tout le temps, du moins certains jours, lorsque les conditions météorologiques seront défavorables, l'avion ne pourra pas décoller pour faire le vol direct vers Paris, parce qu'il devra réduire sa masse, parce qu'il pleut, ou parce qu'il y a du vent du nord. Réduire sa masse, cela veut dire mettre moins de carburant. L'avion n'aura donc pas assez de carburant pour rejoindre directement Paris, et devra faire une escale intermédiaire pour refaire le plein en cours de route. Il arrivera en retard à Paris. Voilà ce qui va se passer avec la piste actuelle. L'intérêt d'allonger la piste, c'est de permettre que des vols directs vers Paris aient lieu quelles que soient les conditions météorologiques. Pour ça, 2300 m suffiraient, c'est-à-dire ce que nous vous avons proposé comme allongement de la piste dans l'étape 1 du scénario numéro 1. Une autre étape est envisagée pour porter la piste encore plus loin, c'est-à-dire 2600 m. Là, cela permettrait à des avions encore plus gros de décoller pour des vols directs vers l'Europe. Cela ouvrirait aussi la possibilité à d'autres compagnies, avec d'autres avions, de venir pour faire des vols long-courriers. Voilà l'intérêt de la piste longue. Voilà l'intérêt de l'étape intermédiaire du scénario 1, et voilà l'intérêt de la piste longue à 2600 m.

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

Yves DEBOUVERIE : Il y avait une deuxième question, qui était : « est-ce qu'on peut prolonger non pas la piste, non pas sur la mer, mais sur la terre, pour éviter les dégâts environnementaux au lagon ? » prolonger la piste du côté terre pour arriver à une piste de 2600 m, cela pose deux impossibilités. La première, c'est qu'il faudrait raser tout le centre de Pamandzi, jusqu'à la gendarmerie. Cela représente un dégât humain considérable, et ce n'est pas envisageable. Deuxièmement, de toute façon, cette piste qui serait allongée du côté terre à Pamandzi serait encore plus qu'aujourd'hui soumise à la contrainte des collines de Labattoir, qui sont des obstacles contraignants pour les avions. Donc, du point de vue aéronautique, prolonger la piste du côté terre, jusqu'à 2600 m, ce n'est pas envisageable, car cela n'aurait aucun intérêt pour les avions.

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

Nadira MALECK – Appelle deux participants (partis) puis – : M. Mohamed BOURAHIM

Mohamed BOURAHIM, habitant de Majicavo-Lamir : *Intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était M. Mohamed BOURAHIM de Majicavo Lamir, qui informe que lorsqu'on a voulu prolonger la piste pour que le gros avion d'air austral puisse atterrir, on l'a fait, sans souci. Par la suite, on a remblayé pour la rocade de M'tsapéré et on a remblayé au port de Longoni sans [faire de] vagues. Pourquoi aujourd'hui, on vient nous interroger [sinon] pour permettre aux gens de faire des vagues. Pourquoi ne va-t-on pas faire directement le prolongement qu'il faut ?

Nadira MALECK : Alors il faut savoir que le débat sur la piste longue est une obligation légale pour tous les projets aéroportuaires de plus de 100 000 €. De plus de 100 millions d'euros, pardon. Peut-être que le remblai de M'tsapéré était d'un montant inférieur à 300 millions d'euros, peut-être la même chose également pour Longoni. En tout cas, pour la piste longue, c'est vraiment une obligation légale depuis 2002. C'est la raison pour laquelle nous organisons ce débat public aujourd'hui.

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

Said TOUALIA : *Intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était M. Said TOUALIA, qui dit travailler à STM, et qui a participé à faire les mesures pour la piste longue en question. Non, pardon, l'ancienne. Il dit que la piste doit

Réunion thématique – Déroulement du chantier
23 septembre – Koungou

être faite, même si elle doit commencer depuis le faré. Que l'on fasse la piste longue. Beaucoup d'anciens l'ont demandée, et ils sont morts ; ils ne l'ont pas eue. Il dit que la piste doit être faite sans tenir compte des considérations des opposants.

Nadira MALECK : M. OUMARI Saidi.

Saidi OUMARI, habitant de Mamoudzou : Oui, bonsoir. Je suis OUMARI Saidi, de Mamoudzou. Mais je me suis permis de participer, car je suis un résident de Longoni, j'ai un terrain, là-bas. J'ai aussi eu la chance de travailler pour le compte de la DPI à Toulouse. Donc je sais que la complexité d'un tel projet incite aujourd'hui à se poser beaucoup de questions. Je voudrais poser une question au niveau des fonctionnalités, au niveau du phasage, pendant la phase des travaux, et sur le fonctionnement de l'aéroport actuel : est-ce que, durant tout le phasage des travaux, les dispositions seront prises pour assurer un fonctionnement normal de l'actuel aéroport, ou bien est-ce que cette solution intermédiaire, qui consiste à prolonger la piste à 2310 m créerait justement cette solution intermédiaire ? Je dirais une solution plutôt temporaire... qui veulent justement assurer, durant toute la durée des travaux, une alternance pendant toute la durée d'attente de la piste de 2600 m. Quelles sont les dispositions qui seront prises pour assurer le bon fonctionnement durant tous les travaux ? C'est-à-dire au niveau fonctionnel de l'actuel aéroport. Car on sait que depuis toujours, les flux, les étudiants, tout ça, les flux migratoires des passagers vers l'Europe augmentent. Est-ce qu'aujourd'hui, en attendant que cette piste vienne pallier, résorber cette évolution, est-ce qu'il y aura justement cette solution intermédiaire, qui consistera à consommer cette demande pressante ? C'est tout ce que je voulais savoir.

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

Christian MARTY : Monsieur, si j'ai bien compris votre question, elle est relative à la continuité de l'exploitation de l'aéroport. Vous vous interrogez en fait, pendant toute la durée des travaux, pour savoir comment l'aéroport continuera de fonctionner, et éventuellement s'il y a à prévoir des fermetures, annulations de vols, etc. c'est bien cela ? Voilà. Alors, tout à l'heure Jérôme ROSSI vous a fait la présentation de l'aspect technique de ce qui était envisagé à ce stade pour la construction de cette piste. Il est évident que de mon côté, avec Pierre PINSON, qui est le délégué sur place, nous nous attachons à regarder également les aspects que nous qualifions d'opérationnels, c'est-à-dire de fonctionnement de l'aéroport, de manière à garantir aux compagnies aériennes qui fréquentent l'aérodrome la continuité de l'exploitation. Cela veut dire qu'il y a donc un certain nombre de pressions opérationnelles qui sont à prévoir. Il va y avoir une coordination très étroite avec les entreprises qui travailleront sur le site lui-même. Mais à ce stade, nous n'envisageons pas de fermeture de piste de très longue durée, de manière à laisser tranquillement, pendant deux ans ou trois ans de travaux, construire une nouvelle piste, et ne pas laisser le trafic aérien

Réunion thématique – Déroulement du chantier
23 septembre – Koungou

opérer. Tout cela va nécessiter une très grande coordination de la part de tous les acteurs de l'aéroport : la société de l'aéroport de Mayotte, gestionnaire de la plate-forme depuis le 1^{er} avril, les services de l'aviation civile que nous représentons, l'ensemble des partenaires de la plate-forme, et les compagnies aériennes ; sans oublier également le contrôle du trafic aérien, qui est également un acteur principal au niveau de la sécurité des vols, qui va permettre, en collaboration avec nous, de pouvoir garantir la continuité de l'exploitation du terrain. Donc à ce stade et à ce jour, nous n'avons pas, pour le moment d'annulations de vols, ni de suppression de vol, ni d'interruption de fonctionnement de l'aéroport. On fera tout pour éviter cela, et bien entendu garantir la cette continuité.

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

Christian MARTY : Quelques compléments pour mieux expliquer ce que j'entends par coordination. Un certain nombre d'éléments peuvent être communiqués. À ce stade, nous envisageons également la possibilité d'effectuer des travaux de nuit, qui correspond à une période où le trafic aérien n'existe pas, ou est très faible, au niveau de l'aéroport. De prendre les mesures nécessaires pour contenir les problématiques liées à la poussière, qui vient de la manipulation des matériaux, de manière à éviter aussi un impact sur le trafic aérien. On imagine aisément que les moteurs d'avion n'aiment pas trop voler dans des nuages de poussière. Bref, tout ce genre de mesures qui permettront de pouvoir garantir ce que j'appelle la continuité du trafic.

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

Nadira MALECK : Merci Rastami.

Christian MARTY : J'ai l'impression qu'il y a un complément de questions pour Monsieur.

Saidi OUMARI : J'ai eu une réponse, en partie. Mais justement, si l'on adopte cette solution intermédiaire qui consisterait justement à prolonger la piste à 2310 m. Cela se fera sur le bout de la piste actuelle, si je comprends bien, si je vois le schéma. Cela signifie que le fonctionnement de l'aéroport sera pleinement assuré ou bien il y aura des petites interruptions, des adaptations... je ne sais pas si nous nous comprenons. Si on adopte la solution intermédiaire, qui consisterait à prolonger la piste actuelle à 2310 m. Cela va se faire sur le bout de la piste actuelle, vers la mer. Est-ce que cela ne compromettra pas le fonctionnement de l'aéroport actuel. Il y aura quand même des adaptations, je ne sais pas...

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

Christian MARTY : Je vous confirme que nous ferons tout pour que l'exploitation de l'aéroport se poursuive. Pour cela, il y a de nombreuses mesures qui sont envisageables, tout cela en coordination avec l'ensemble des acteurs qui opèrent la chaîne du transport aérien. Parmi ces mesures, j'en ai cité quelques-unes, nous nous adaptons aux contraintes et aux besoins en termes de travaux par rapport à l'exploitation des avions. Vous parlez du scénario 1 étape 1 : le remblaiement qui est envisagé pour réaliser cette étape sera réalisé avec l'apport de matériaux. Du moment qu'il n'y a pas de trafic aérien, cela ne pose pas de difficultés. Dès lors que l'on a connaissance d'un trafic aérien : toutes les compagnies programment les vols. On sait à quel moment un avion va arriver ou va partir. Alors le chantier s'arrête, les engins sortent de l'aire de sécurité de la piste. L'atterrissage ou le décollage se réalise. Une fois que cela s'est réalisé et que l'avion est en sécurité, les engins re-pénètrent sur la piste et poursuivent le travail. C'est ce genre de mesures qui est pris en compte. Cela impose une discipline, notamment des compagnies aériennes. Cela veut dire très concrètement que nous serons certainement amenés à imposer ce que l'on appelle les créneaux d'utilisation pendant lesquelles la compagnie devra faire son mouvement (décollage ou atterrissage). Donc tout ce genre de mesures est vu en temps opportun pour pouvoir garantir que l'exploitation se poursuive.

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

Nadira MALECK : Je souhaiterais m'adresser aux professionnels des travaux publics présents ici ce soir : est-ce que vous souhaitez donner votre avis ? Intervenir ? Non ? Peut-être plus tard ? Je vais donner la parole à M. Saindou MIKITADI.

Saindou MIKITADI : *Intervention en shimaoré*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Alors, en bref, M. Saindou MIKITADI est revenu sur le fait qu'à plusieurs reprises, on est venu extraire des matériaux ici, dans leur commune, pour notamment faire le prolongement du port de Longoni. Il souhaiterait qu'on décase des habitants à Pamandzi pour que l'on puisse quand même prolonger en allant vers le village, et prévoir de caser ces habitants-là en Grande Terre.

Nadira MALECK : M. DEBOUVERIE, peut-être des éléments de réponse concernant le décasement ?

Yves DEBOUVERIE : Il me semble que nous avons déjà répondu : il n'est pas possible d'agrandir la piste de Pamandzi du côté terre, pour avoir une piste longue. Je crois que j'ai répondu tout à l'heure.

Zaina SAID ALI : *Intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était Mme Zaina SAID ALI, qui pose une question qui porte sur l'aérogare : sa question est de savoir si vous allez construire une aérogare qui ressemblerait aux belles ? Une aérogare qui serait belle comme celles d'ailleurs, vous allez faire quelque chose d'un peu magnégné parce qu'elle dit ici, quand on voyage avec sa valise, on atterrit et on est mouillé lorsqu'on arrive à l'aérogare, là-bas. On a pratiquement tout perdu. On est mouillé de partout. Donc elle voudrait savoir si vous allez construire une aérogare digne de ce nom, qui soit belle comme les aérogares d'ailleurs.

Nadira MALECK : Merci madame pour votre remarque. Mais il est important de préciser que le débat de ce soir concerne la piste longue, et non l'aérogare. Merci. M. PINSON souhaiterait quand même...

Pierre PINSON : Ah bah oui, quand même. L'aérogare, je voudrais dire quelques mots : elle ne sera pas du tout magnégné, ne vous inquiétez pas. Bon, j'ai déjà un petit peu répondu tout à l'heure : le niveau de confort de l'aérogare sera très élevé, et cette aérogare donnera satisfaction à tous les usagers. Effectivement, aujourd'hui – et c'est la raison pour laquelle une nouvelle aérogare est dans les projets, et va être réalisée à partir de 2012 pour une ouverture en 2013 – la raison principale, c'est ce que vous venez de dire : l'aérogare actuelle est complètement saturée, et ne donne absolument pas satisfaction. Actuellement, les aérogares, tant [au niveau des] arrivées que [des] départs, sont des aérogares qui ne donnent plus satisfaction aux usagers, car elles sont complètement saturées, au niveau des 300 000 passagers que nous traitons par an. C'est la raison pour laquelle ce projet a été lancé très rapidement, indépendamment de la piste longue, comme cela vient d'être rappelé, et pour une ouverture dans des délais très rapides.

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

Nadira MALECK: Merci M. Rastami. M. MOBATENE ? M. Bourouhan ALLAOUI.

Bourouhan ALLAOUI : Allo. Oui, bonsoir tout le monde, je pose la question en français : moi, ma question, c'est juste pour savoir... C'est bien d'organiser des débats dans toutes les communes de Mayotte, que tout le monde puisse donner son avis. Aujourd'hui, on est là, on discute, mais je voulais savoir si tous les avis que la population donne, est-ce qu'ils seront tous pris en compte ? Et puis là, sur les poteaux, il y a deux scénarios et trois pistes possibles, si j'ai bien compris. Est-ce qu'à la fin de tout ce débat, on va demander aux Mahorais quelle piste ils préfèrent ? Comment cela va-t-il se passer ? C'est tout ce que je voulais savoir.

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

Nadira MALECK : Donc, il faut savoir que l'ensemble de vos interventions fait l'objet de verbatim, que tout est enregistré, et retranscrit. La CPDP a pour rôle de faire un compte rendu de toutes vos interventions. Ce compte rendu sera terminé à la fin de l'année, et sera rendu au maître d'ouvrage début janvier 2012. Il sera ensuite rendu public.

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

Nadira MALECK : Est-ce que vous avez d'autres questions ? Je précise que vous êtes tous concernés par ce débat public, surtout la commune de Koungou, concernant les travaux. Donc, c'est le moment, vraiment, de poser vos questions, de donner votre avis.

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

Nadira MALECK : Oui, Monsieur ?

Ali ABDOU : *Intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était M. Ali ABDOU, qui dit qu'il y a des chiffres qu'on n'a pas vus apparaître ici, et qu'il souhaiterait voir apparaître. Il dit aussi, il se pose la question de savoir si cette piste que l'on doit faire ne sera pas une piste que l'on devra retoucher chaque année. Si cette piste que l'on va faire ne sera pas une piste qui va faire reculer le développement de Mayotte. Pourquoi ? À cause du lieu sur lequel reposait la piste. Il dit qu'une piste faite sur terre n'est pas le même qu'une piste faite sur mer. Ce n'est pas pareil. Et puis cette question porte sur l'aérogare : Pourquoi ne pas faire l'aérogare totalement en dur ?

Yves DEBOUVERIE : Est-ce qu'il faudra retoucher la piste chaque année ? Donc vous avez peur que les fondations de la piste, que le remblai s'effondre ? Si je comprends bien. Je peux simplement dire qu'un allongement de la piste, côté lagon, a été fait en 1995, comme on l'a vu tout à l'heure. C'est quand même un allongement significatif, puisqu'il y avait 500 m allongement, et qu'on n'a jamais eu à retoucher, depuis 1995. Cela fait quand même 15 ans, il n'y a aucun signe qu'il faille retoucher, à l'avenir, ce remblai, qui a été fait en 1995. Donc non, nous ne prévoyons pas de retoucher chaque année la piste. Certainement pas.

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

Nadira MALECK: BACO ABDOU Ibrahim?

Ibrahim BACO ABDOU : *Intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : M. BACO ABDOU Ibrahim dit qu'il est content qu'on nous ait invité ici pour Réunion thématique – Déroulement du chantier
23 septembre – Koungou

échanger au sujet de la piste longue de Pamandzi. Sa question, c'est : est-ce que vous avez aussi pensé au trajet Mamoudzou-Pamandzi ? Il rappelle qu'il y a très souvent des grèves de barges qui font qu'on rate souvent les vols. Il aimerait donc qu'on prolonge la piste, mais il serait préférable qu'on prolonge en faisant ici, pas là-bas. Son deuxième point concerne le lieu d'extraction des matériaux. Il dit que quand la personne de la DGAC répondait à la question concernant la question sur Koungou, vous lui avez un peu tourné le dos quand il a donné sa réponse. Alors qu'il la donne en face, parce que là-bas, ils savent que de toutes les carrières de Mayotte, c'est à Koungou qu'il y a le matériel noble, la vraie roche solide. D'ailleurs, là-bas, il n'y a pas de bonnes roches. On viendra donc en extraire ici, alors qu'on vienne en extraire, parce que ce que l'on va construire là-bas est bénéfique pour toute l'île. Voilà, grosso modo.

Yves DEBOUVERIE : Concernant les accès de l'aéroport de Pamandzi, les accès terrestres, les accès maritimes, dans l'hypothèse où la piste longue se fait sur la piste de Pamandzi, cela constituera une modernisation importante de l'aéroport de Pamandzi, modernisation qui est déjà engagée avec la construction de la nouvelle aérogare, dont on a parlé ce soir. Donc, naturellement, tout cela va générer une croissance du trafic aérien, plus de passagers. Il serait souhaitable que les accès terrestres de Pamandzi soient à la hauteur, et donc soient aussi modernisés. Mais c'est un souhait, ce n'est pas le dossier de la piste longue. Ce n'est pas la direction générale de l'aviation civile qui va s'occuper des accès maritimes de Petite Terre. Notre souhait, c'est que les autorités locales se préoccupent de cette question.

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

Yves DEBOUVERIE : Concernant le lieu d'extraction, nous savons bien que la carrière de Koungou est l'une des principales carrières de Grande Terre, notamment pour la qualité des matériaux que l'on peut y prélever. Peut-être que pour la piste longue, le recours à la carrière de Koungou sera obligatoire. Mais vous avez entendu tout à l'heure le représentant du BRGM dire qu'un schéma directeur des carrières Mayotte allait être établi l'an prochain. Dans ce schéma, il y aura peut-être d'autres sites à exploiter, d'autres sites de carrière, peut-être autre que Koungou, peut-être, je ne sais pas. Et donc, à l'horizon 2014, lorsqu'il faudra faire des travaux, lorsqu'il faudra prélever des matériaux, ce sera peut-être Koungou, mais peut-être pas Koungou. Aujourd'hui, je ne sais pas.

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

Nadira MALECK : M. BOURAHIM.

Mouridi HAMADI OUSSENI : C'est OUSSENI.

Nadira MALECK : Vous avez déjà pris la parole tout à l'heure ?

Réunion thématique – Déroulement du chantier
23 septembre – Koungou

Mouridi HAMADI OUSSENI : Oui.

Nadira MALECK : OK.

Mouridi HAMADI OUSSENI : Ma question est la suivante : comme M. le responsable de projet l'a dit, le BRGM cherche un endroit pour créer une carrière. Moi, je ne pense pas au niveau géologique. La commune de Koungou est la commune phare de Mayotte au niveau géologique. Il y a une carrière à Doujani mais je ne souhaite pas que cette carrière soit exploitée, parce que l'enjeu qui est dedans... j'espère que cela ne sera pas fait. Pour les études qui ont été faites, bon. Il y a des avis, mais peut-être que cette carrière ne sera pas exploitée. Moi je pense que la commune de Koungou va subir une troisième fois pour les infrastructures de l'île, et la commune de Koungou est la commune la plus arriérée au niveau des infrastructures. Vous voyez qu'il y a beaucoup [de choses qui doivent être faites] sur la commune de Koungou, sur les rivières qui longent le village de Koungou, qui ne sont même pas endiguées, pour protéger la population de Koungou. Dans les autres communes où il n'y a pas d'enjeux, toutes les rivières sont endiguées. Écoutez, messieurs : la commune de Koungou en a marre du développement de Mayotte. Il fallait que vous fassiez quelque chose sur la commune de Koungou. Les élus de Mayotte, en disant que la commune de Koungou, cette commune anjouanaise... nous on n'admet pas ça ! Le conseil municipal de Koungou a fait beaucoup de projets qui ne sont pas soutenus. Beaucoup d'enfants sont morts sur les rivières.

Nadira MALECK : Vous pouvez conclure ? Vous sortez du débat. Vous pouvez vous adresser à vos conseillers municipaux et à vos élus par rapport à ces problèmes-là. Merci.

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

Franck CHARLIER : Bonsoir, Franck CHARLIER, de la fédération mahoraise des associations environnementales. Par rapport à l'exploitation des carrières, on est très étonné d'entendre que, essentiellement, la commune de Koungou est concernée, puisque nous avons lu dans un projet, qui s'appelle le projet de la carrière Doujani-Majimbini, qui est particulièrement décrié en ce moment, qui fait l'objet d'un gros combat par les habitants de la zone : on a lu, j'ai vu personnellement, dans un gros pavé qui est édité par la société Tetrama, que cette société a été contactée pour fournir un très gros volume de remblai pour le projet aéroportuaire. Est-ce que vous pouvez confirmer ces informations ? Autre chose : nous sommes quand même très étonnés que si, effectivement, officiellement, des contacts ont été pris, ce projet de carrière de Majimbini n'a pas été intégré à la discussion par rapport au débat sur la piste longue. Partie intégrante du projet, il doit être intégré, juridiquement. Dernière chose, une information, c'est que le Conseil général se positionne sur ce projet la semaine prochaine, puisque l'assemblée départementale délibère sur l'attribution de terrains de la collectivité pour faire cette carrière, qui sera juste au-dessus du Grand

Mamoudzou. Et dernier point, nous sommes très inquiets, puisque l'étude d'impact qui est versée au dossier n'est pas une étude d'impact. C'est comme le camembert, on a beau mettre une étiquette sur le document ou sur le produit, une étude d'impact qui n'intègre pas les inventaires faunistiques, floristiques, et j'en passe, n'est pas une étude d'impact. Je vous remercie.

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

Yves DEBOUVERIE : Pour en avoir discuté avec les personnes à droite et à gauche, sur la situation des carrières à Mayotte, il me semble que de toute façon, tout le monde est d'accord sur le fait que l'on manque de carrières, que l'on va manquer de carrières à Mayotte, pour les besoins de Mayotte. C'est ce que l'on m'a dit. Donc il ne me paraît pas aberrant qu'il y ait des projets de nouvelles carrières qui se montent, et que ces projets, dans leurs études de marché, tiennent compte du client que pourrait être la piste longue, un client qui n'est pas négligeable, au moins pour le démarrage de la carrière. Donc étudier de nouveaux projets de carrière, moi, je m'en félicite. Cela permettra de répartir ou de choisir la meilleure entreprise pour l'extraction des matériaux dont nous aurions besoin à Grande Terre, matériaux dont je rappelle que c'est environ 20 % des matériaux totaux. Je vous rappelle que notre hypothèse est que nous les prendrons sur les collines de Labattoir et sur Petite Terre.

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

Nadira MALECK : M. Mohamed BOURAHIM. Ensuite, nous vous donnerons la parole.

Mohamed BOURAHIM : Bonsoir, ma dernière question est à propos de la piste. Les gens disent que nous allons gâcher l'environnement, si on remblaie vers la mer. Est-ce qu'on ne peut pas poser la piste sur des pylônes, comme en France, avec le viaduc ? Ils ont posé sur des pylônes.

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

Jérôme ROSSI : On a étudié brièvement cette hypothèse au début. Il s'avère que c'est trois fois plus cher au m² et qu'en termes environnementaux, ce n'est pas meilleur, parce que les travaux sont très destructeurs et ne permettront pas la réintroduction d'un milieu naturel sous la piste. Donc nous l'avons abandonné. Et ça ne se fait pas ailleurs. À ma connaissance, cela ne s'est jamais fait. Il existe à Madère un aéroport sur pilotis, mais ces pilotis sont construits sur des remblais. Il n'y a pas d'aéroport sur pilotis.

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

Nadira MALECK : La dernière intervention : M. Alias ABDOU.

Alias ABDOU : *Intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : La question d'Alias : si la piste longue est faite, est-ce qu'on va voir le prix du billet d'avion à la baisse ou à la hausse ?

Yves DEBOUVERIE : À la baisse. *Applaudissements.*

Nadira MALECK : S'il n'y a pas d'autres interventions, nous allons maintenant conclure. Oui, Monsieur ?

Madani MANGARA : Bonsoir tout le monde. Je voudrais tout simplement savoir si c'est vraiment un projet réalisable, ou c'est pour faire polémiquer les Mahorais. Comme vous le savez tous, cela fait très longtemps que les Mahorais patientent pour cela.

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

Nadira MALECK : Et bien écoutez, si nous sommes là aujourd'hui, c'est pour le débat public. Le débat public se situe en amont du projet. Comme nous l'avions dit tout à l'heure, à l'issue de ce débat public, nous allons rendre un rapport au maître d'ouvrage, en janvier 2012. Ensuite, la DGAC donnera son avis sur l'opportunité ou pas de la piste longue. Vous connaîtrez l'issue de ce débat courant avril 2012.

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

Nadira MALECK : Est-ce que vous avez d'autres questions ? Oui.

Ousseni CEDINA : *intervention en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Content qu'on veuille allonger la piste. Il est très content, c'est une très bonne chose.

Nadira MALECK : Merci. D'autres questions ? Nous allons maintenant conclure. Nous vous remercions d'avoir participé aussi nombreux à cette réunion publique, ici dans la commune de Koungou. Vous nous avez transmis vos questions et préoccupations sur des thèmes variés comme le prix du billet d'avion, la localisation de la piste, l'environnement, et bien sûr, la question des travaux et des remblais, qui était le thème de ce débat d'aujourd'hui. Nous

tiendrons compte de tous vos avis lors de la rédaction de notre rapport, qui sera transmis à la fin de l'année au maître d'ouvrage. Merci de votre participation.

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

Fin de la réunion à 19 h 02.