

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

—

19 novembre 2011

Acoua

Réunion de proximité

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 (absent)
- Pierre PINSON, délégué de la DGAC à Mayotte

Réunion de proximité
19 novembre – Acoua

La séance est ouverte à 16 h 29 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 : Messieurs, Mesdames bonjour. Je suis la présidente de la CPDP, chargée d'animer le débat sur la piste longue de Mayotte. Je pense que le maire n'est pas là et qu'il n'y a pas de représentants de la mairie... [la conseillère municipale se manifeste] Madame la conseillère, nous vous laissons la parole pour ouvrir le débat. Si vous êtes mandatée pour...

Moinécha TADJIDINE, conseillère municipale : *propos en shibushi.*

Anziza MOUSTOIFA : Rastami, s'il vous plaît...

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Mesdames et Messieurs, bonjour. Nous sommes réunis ici pour parler de la piste de Pamandzi. Alors que tous ceux qui ont quelque chose à dire viennent pour profiter de cette occasion et éclairer ceux qui ont la charge de faire avancer ce dossier.

Anziza MOUSTOIFA : je vais maintenant vous présenter les personnes présentes à cette tribune : à ma droite, M. Franck MADJID, à ma gauche, Mme Nadira MALECK, et M. Mohamed MOINDJIÉ. Nous sommes les membres de la CPDP. À l'autre table, ce sont les représentants de la direction générale de l'aviation civile. Ils vont se présenter tout à l'heure.

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

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 à ce débat public sur la piste longue de l'aéroport de Mayotte. À ma gauche, Christian MARTY, qui est le directeur de la sécurité de l'aviation civile pour l'océan Indien. Il est basé à la Réunion. Encore plus à gauche, 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 : je vais vous présenter rapidement le programme de cet après-midi. La réunion doit se dérouler en deux temps : tout d'abord, la présentation du débat public et du projet, qui dureront au maximum 30 minutes. Puis, nous vous laissons la parole pour que vous posiez vos questions et donniez votre avis.

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

Anziza MOUSTOIFA : je vais laisser la parole à M. Franck MADJID, pour vous présenter ce qu'est le débat public et son fonctionnement.

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

Frank MADJID : Pourquoi ce débat public sur la piste longue et à quoi sert-il ? Ce débat est tout d'abord une obligation légale en raison du montant élevé du projet de piste longue et de ses impacts sur l'environnement. Il est organisé par une Commission particulière du débat public. Il dure jusqu'au 11 décembre.

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

Frank MADJID : le débat public a un objectif : informer le public et lui donner la parole sur le projet dans le but d'éclairer et de préparer 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.

Frank MADJID : 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 le mois de mars.

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

Frank MADJID : 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 shibushi de l'intervention précédente.

Frank MADJID : 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 shibushi de l'intervention précédente.

Frank MADJID : Vous pouvez ensuite vous exprimer lors des réunions publiques, comme celle d'aujourd'hui, que nous organisons dans toute l'île. 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, faites appel à notre assistante, Faïza, qui se trouve au fond, ou aux autres salariés de la CPDP : Carol DEVELTER, qui est assise juste à côté, et M. Moncef MOUHOUDHOIRE, qui est debout, au fond de la salle.

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

Frank MADJID : 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.

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

Frank MADJID : 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.

Frank MADJID : 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 shibushi de l'intervention précédente.

Frank MADJID : 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.

Frank MADJID : Nous avons également mis en place un calendrier du débat public. Les réunions du débat public ont repris hier pour une durée de quatre semaines. Les prochaines réunions auront lieu la semaine prochaine, à Ouangani, vendredi 25 novembre à partir de

Réunion de proximité
19 novembre – Acoua

16 :00. À Tsingoni, samedi 26 novembre à partir de 9 :00. Vous trouverez le calendrier du débat à la dernière page de notre deuxième journal, qui vous a été distribué à l'entrée.

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

Frank MADJID : pour contacter la CPDP, pour obtenir d'autres informations ou des documents, n'hésitez pas à nous contacter ou à nous laisser vos coordonnées. Notre numéro de téléphone et notre adresse e-mail sont indiqués sur le journal du débat. Je vous remercie pour votre attention, et passe la parole au maître d'ouvrage pour présenter le projet.

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

Yves DEBOUVERIE : la présentation du projet va vous être faite sous la forme d'un film que vous allez pouvoir voir sur les écrans. Tout d'abord en français – je crois que cela dure sept minutes –, ensuite, il y aura le même film en shimaoré. Peut-être que certains d'entre vous le comprennent mieux – même si cela n'est pas en shibushi, j'en suis désolé.

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

Diffusion du film en français, puis en shimaoré.

Yves DEBOUVERIE : voilà. Je voulais vous signaler que ce film a été réalisé il y a déjà quelques mois, et qu'il n'est plus tout à fait à jour. Il est mentionné que la compagnie devait lancer des vols directs de Mayotte vers Paris début novembre, cette année. Comme vous le savez sans doute, ce projet a été reporté par la compagnie en raison de difficultés techniques qui ne sont pas encore résolues.

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

Yves DEBOUVERIE : nous sommes à votre disposition pour répondre aux questions, et écouter les avis que vous auriez sur le projet.

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

Anziza MOUSTOIFA : je vais donc laisser la parole à Mme Nadira MALECK pour assurer l'animation de ce débat.

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

Réunion de proximité
19 novembre – Acoua

Nadira MALECK : bonjour à tous. La parole est à vous, vous pouvez maintenant vous exprimer, donnez votre avis et poser toutes les questions que vous souhaitez sur le projet. Je précise que vous disposez de deux minutes pour intervenir afin que tout le monde puisse s'exprimer. La parole est à vous.

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

Landza MADI OUSSENI, habitant de Mtsangadoua : *Propos en shibushi.*

Nadira MALECK [l'interrompt] : Monsieur, vous disposez de deux minutes.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : c'était M. MADI OUSSENI Landza de Mtsangadoua. M. MADI OUSSENI Landza est très content de voir qu'aujourd'hui, l'État se rapproche de nous pour parler de ce projet de piste longue. Il en est très content. Il dit que Mayotte n'est pas développée. Pour le moment, Mayotte est presque assez moche. Et au lieu d'avancer sur le développement, on avance plutôt des propos en faveur de l'environnement, contre le projet de piste longue. Quand l'État voulait construire les routes au bord des mers, on ne nous a rien demandé. L'État voulait le faire, l'État l'a fait. Il rappelle qu'il est dernièrement revenu de Marseille. Il a payé un titre de transport pour partir de Marseille, Marignan, à Pamandzi, Mayotte. En attendant de partir, on est venu l'informer que cette histoire de vols directs ne se fera pas, car cette histoire de gros avions ne pourra pas se poser sur Pamandzi. Ils ont donc dû faire une escale à la Réunion, chose qu'il n'a pas appréciée. Il estime que de ce côté-là, il n'y a pas d'égalité : on n'a pas développé les choses de la même façon là-bas qu'ici. Et encore une fois, au lieu de tendre vers cette égalité, on nous brandit ici un argument qui donne plutôt de la faveur à l'environnement.

Nadira MALECK : Monsieur, il faut savoir que le débat public est avant tout un débat sur les confrontations d'idées, sur les confrontations d'avis. Donc chacun est libre de donner son avis, et nous sommes en droit de respecter les avis des uns et des autres : des avis pour la piste longue, des avis contre la piste longue. Donc moi, je vous invite à argumenter votre position, pour pouvoir la développer.

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

M. HANAFIMAR, habitant d'Acoua : *Propos en shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : il s'agit de Monsieur HANAFI, d'Acoua, qui a pris la parole pour aller dans le sens de ce qu'avait avancé son homologue d'avant. M. HANAFI dit que les Mahorais se sont

massivement exprimés sur ce qu'ils veulent. Venir aujourd'hui nous consulter sur la mise en place de cet outil nous étonne fort. Pour pouvoir désenclaver, il faut mettre les moyens. Alors, mettez les moyens, et désenclavez Mayotte. Concernant cette histoire de protection de l'environnement, un petit bout de piste sur Mayotte ne détruira pas tout l'environnement d'ici. Alors, mettez les moyens, et développez Mayotte.

Nadira MALECK : Monsieur, je rappelle juste que le débat public est une obligation légale pour tous les projets aéroportuaires de plus de 100 millions d'euros. C'est donc une bonne chose, au contraire, pour Mayotte, que vous puissiez donner votre avis sur le projet. Le principal objectif de ce débat public, c'est avant tout de pouvoir éclairer le maître d'ouvrage et d'apporter des précisions sur les améliorations à apporter sur ce projet. Donc si vous avez des arguments et des avis à donner sur votre avis, n'hésitez pas.

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

Zouhourya MOUAYAD, habitante d'Acoua, membre de 2 associations environnementales, ATM (Acoua Tani Madiou), et FMAE : Propos en shibushi.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de Mme Zouhourya MOUAYAD, habitante d'Acoua, membre de 2 associations environnementales suivantes : ATM et FMAE. Mme Zouhourya dit qu'on entend souvent dire ici que les associations environnementales sont contre la piste longue. Cela est faux. Tous les Mahorais de ce pays sont forcément pour le développement de ce pays. Mais en ce qui concerne ce genre de grands projets, il est tout à fait normal que les défenseurs de l'environnement s'interrogent un petit peu, ou interrogent le projet en question. Les associations en question s'adressent à la DGAC juste pour permettre ou pour appeler la DGAC à réfléchir sur la façon de procéder pour éviter de très grandes destructions de notre environnement. Mme Zouhourya rappelle que lors d'un débat qui a été organisé à l'hémicycle, à la salle Bamana, un certain professeur THOMASSIN a sorti beaucoup de bonnes idées. Il a notamment divulgué beaucoup de bons éclairages, et Mme Zouhourya a dit que lors du premier prolongement que nous avons réalisé, il y a eu beaucoup, beaucoup, beaucoup de dégâts sur l'environnement. Le professeur en question a donné des pistes à suivre pour éviter de beaucoup détruire, cette fois. Mme Zouhourya souhaiterait que l'on suive les éclairages que ce professeur a donnés pour éviter de détruire notre environnement.

Nadira MALECK : merci pour votre intervention, je voulais juste vous préciser que plusieurs moyens sont mis à votre disposition pour vous exprimer. Il existe plusieurs outils, notamment ces réunions publiques, que nous organisons dans tous les villages. Il y a aussi le site Internet, sur lequel vous pouvez vous exprimer, et surtout les cahiers d'acteurs : vous en Réunion de proximité
19 novembre – Acoua

avez plusieurs exemplaires à votre disposition. Nous vous invitons à faire un cahier d'acteurs. Il faut savoir que la CPDP a en charge l'impression et la diffusion de ces cahiers d'acteurs.

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

Yves DEBOUVERIE : bien entendu, nous avons été attentifs à tout ce qui s'est dit au cours de la réunion dont vous parlez, qui s'est tenue au mois de septembre, au conseil général, et dont le thème particulier était l'environnement. Et en particulier, nous avons écouté très attentivement ce que le professeur THOMASSIN – qui était expert invité par la Commission du débat public – avait à nous dire sur notre projet : sur ce qu'il en pensait, en bien ou en mal, car ce n'était pas uniquement des critiques. Bien entendu, nous avons été très attentifs et nous essaierons de tenir le plus grand compte des pistes scientifiques qui ont été ouvertes au cours de cette réunion. Il faut simplement voir que notre projet suscite, comme tout le monde le sait, des difficultés pour l'environnement. Notre souci, c'est de les traiter de la meilleure façon, pour qu'il y ait le moins d'impacts négatifs, pour que ces impacts négatifs soient les plus réduits possible. Lorsqu'il y a des impacts inévitables, il faudra que nous les compensions d'une manière ou d'une autre. Donc tout ceci est un processus qui ne fait que commencer. Lorsque le projet précis de piste longue sera défini, des études d'impacts, c'est-à-dire des études très précises des impacts négatifs et des mesures à prendre seront faites. Pour alimenter cette étude, ce qui a pu être dit par les associations ou par le professeur THOMASSIN au cours de la réunion dont nous parlons, sera pris en compte.

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

Madi SAID, habitant d'Acoua : *Propos en shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : c'était M. SAID Madi, d'Acoua, qui rappelle que l'État est un escalier : on prend ses marches pour monter. Il indique qu'on ne peut pas faire d'omelette sans casser des œufs, et il s'interroge sur ce que vous appelez « environnement » : c'est quoi cette histoire d'environnement ? Qu'est-ce que l'on détruira, là-bas, en Petite-Terre, quand on va prolonger cette piste ? À ses yeux, il n'y a que de l'eau de mer là-bas. Vous parlez de détruire les habitations des tortues, mais il y a beaucoup de localités, ici, où l'on peut construire ces habitations. Alors, venez construire ici, et prolongez la piste en petite terre.

Nadira MALECK : avant de donner la parole à la DGAC sur les impacts environnementaux, il est important de préciser que ce débat ne consiste pas à dire « oui, ou non, vous êtes pour ou contre ce projet ». Il faut argumenter, et donner également votre avis sur les différents

scénarios que vous avez vus dans le film. La parole est à la DGAC, pour les impacts environnementaux.

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

Yves DEBOUVERIE : je comprends que certains d'entre vous pensent que tous les arguments concernant l'environnement, il ne faut pas en tenir compte. Pour le développement de Mayotte, il faut faire une piste longue sur le lagon, et peu importe s'il y a quelques dégâts environnementaux. Je pense qu'il faut regarder un peu plus en détail. De toute façon, sur le plan juridique, nous sommes tout de même très encadrés, et nous ne pouvons pas faire n'importe quoi de l'environnement. Je ne dis pas que nous ne ferons pas la piste longue, mais pour faire la piste longue, il faudra que tout soit bien étudié, et bien traité. C'est bien notre intention, évidemment. Vous demandiez quels étaient les impacts environnementaux dont on parle. Je pense que vous connaissez aussi bien la réponse que moi, mais je peux le dire, en quelques mots : si nous construisons une piste sur le lagon, notamment si l'on allonge la piste, nous allons détruire des herbiers. Quelles sont les conséquences pour les dugongs et les tortues qui passent par-là ? À mon avis, elles sont faibles, mais il reste encore à le prouver, parce que ces animaux-là sont des animaux protégés. Si nous allongeons la piste sur le lagon, nous allons modifier les courants marins entre l'intérieur du lagon et l'extérieur, et cela va créer – peut-être, il faut l'étudier en détail – des zones d'envasement, des destructions de corail, ou à l'inverse, des creusements du plateau corallien par endroits. Donc tout ceci doit être étudié, et il faut que nous regardions comment peuvent être évités les dégâts. Il y a également une petite zone de mangroves, pas très importante, qui pourrait disparaître. Alors s'agit-il d'un problème important ou non ? Je pense que non. Mais il faut encore que nous puissions dire s'il est possible de replanter cette mangrove ailleurs. Il y a d'autres problèmes environnementaux qui vous concernent peut-être moins, ici, à Acoua, mais qui peuvent concerner les gens de Pamandzi : premièrement, les travaux. Pour faire la piste longue, il faut une masse considérable de matériaux de remblais. Ces matériaux doivent être prélevés quelque part, le plus près possible de l'aéroport, donc nous pensons aux collines de petite terre, notamment la colline de Labattoir. Il faut prélever, cela crée des nuisances, chacun le sait. Il y a des techniques pour maîtriser cela, il faudra les appliquer. Ensuite, il faut amener les matériaux à l'aéroport, ce qui n'est pas simple. Parce que si nous le faisons en camion, cela va créer des nuisances importantes pour les habitants de Pamandzi, qui vont voir défiler devant leurs fenêtres beaucoup de camions. Il faut donc traiter cette affaire-là. On ne peut pas dire « Il n'y a qu'à ». Un autre aspect environnemental dont il faut tenir compte, c'est le bruit. Les habitants de Pamandzi sont survolés à très basse altitude par des avions. Le trafic va augmenter, donc le nombre de fois où les avions font du bruit pour les habitants de Pamandzi va augmenter. Nous avons notre projet de piste

convergente qui éviterait que les avions survolent à basse altitude les habitations de Pamandzi. Donc cela pourrait réduire le bruit. C'est un plus pour l'environnement, mais il faut en tenir compte aussi. Donc vous voyez qu'en matière d'environnement, nous tenons compte des tortues, des Dugongs, mais aussi des hommes.

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

Madi IBRAHIM, habitant d'Acoua : Merci. Moi, c'est IBRAHIM Madi. Je crois que je vais opter pour le français. Là, on voit, tout à l'heure que vous nous avez parlé de ce scénario. Mais on ne comprend rien à ce scénario. Concernant ce scénario, on penserait plutôt à un film. Moi, j'opterais pour le scénario 2. J'aurais voulu monopoliser la parole, puisque le temps de deux minutes qui nous est imparti n'est pas suffisant, je vais surtout parler des avantages de cette construction de la piste longue : c'est une ouverture de Mayotte vers tous les horizons. C'est quelque chose qui est moindre aujourd'hui. Et puis, en fait, je parlerai aussi des impacts : quels impacts économiques ? Surtout sur les embauches. Autre chose : vous nous avez parlé des contraintes. On a voulu intervenir concernant les contraintes, mais tout a été dit, soit dans le prospectus, ou parmi les intervenants. Donc concernant les argumentations, cela va être très léger, par rapport au temps et par rapport à tout ce qui a été dit. Concernant les contraintes comme les nuisances sonores que vous nous avez évoquées tout à l'heure, il est vrai qu'ici, à Acoua, au nord, on n'entendra pas ça. Mais il est vrai que pour nos collègues en Petite Terre, cela va être insupportable. Il y a aussi les impacts sur l'écosystème que vous avez évoqués tout à l'heure. Peut-être que nous, nous ne le sentons pas. Mais si vous déviez le courant d'eau, de façon amoindrie, nous le recevrons aussi ici, car le courant marin va changer de cap. Par contre, après, concernant mes argumentations, je n'ai pas d'argumentation à faire, si ce n'est que je suis partant pour la construction de cette piste longue, tout en se basant surtout sur le scénario 2. Pourquoi ? Parce que si l'on prend le scénario 1 étape 2, cela nécessite deux constructions à des espaces différents. Donc je pense que le scénario 2, en une seule construction, pourrait faire l'affaire. Autre chose, cela fait un bon bout de temps que Mayotte attend une piste longue, un projet à long terme, qui permettrait d'avoir pendant 15 ans ou 20 ans, au lieu d'avoir juste quelque chose qui répond à une demande immédiate, avec une réponse immédiate qui, au bout de deux jours, ne répondra plus aux besoins des Mahorais. Je m'arrête là.

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

Nadira MALECK : merci pour votre avis, monsieur. C'est vrai que deux minutes, c'est court, si vous avez énormément de choses à dire. Donc je vous invite à reprendre la parole

ultérieurement, ou alors à vous exprimer par écrit sur les petites fiches que nous avons remises tout à l'heure.

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

Hassani CHAKRINA, habitant d'Acoua : *Propos en shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : alors, c'est M. CHAKRINA Hassani qui a pris la parole, et qui a commencé par dire qu'une bonne partie de ce qu'il voulait dire a déjà été dit par celui qui est intervenu un peu avant lui. Il souligne qu'il choisit lui aussi le scénario 2, parce qu'il colle bien avec les besoins du moment. Il nous dit que s'il y a eu cette manifestation, c'est-à-dire la grève qui a secoué Mayotte, c'est parce que la vie est chère, ici. Cette histoire de piste longue et peut-être l'une des solutions qui va nous permettre de lutter contre la cherté de la vie. Cette histoire de piste longue, les Mahorais la veulent depuis longtemps, car ils veulent partir, ils veulent voyager, ils veulent s'ouvrir au monde. Mais ils sont bloqués, parce que le titre de transport coûte très cher. Il pense que l'avènement de la piste longue peut permettre à la vraie concurrence d'arriver et permettre aux billets d'être moins chers, et donc permettre aux mahorais de voyager de plus en plus. Enfin, il s'étonne de voir que lorsque l'on a construit le port de Longoni, il n'a rien entendu concernant les environnementalistes. À la Réunion, chaque fois que l'on retouche que l'on ré-ouvre la route du littoral, là non plus, il n'a pas entendu les cris des environnementalistes. Alors construisons la piste longue, puisque la piste longue est l'un des outils qui vont aider Mayotte à se désenclaver.

Nadira MALECK : concernant le port de Longoni, il faut savoir que le débat sur la piste longue est une obligation légale, je le répète, pour tous les projets aéroportuaires de plus de 100 millions d'euros. Je ne sais pas combien ont coûté les travaux du port de Longoni, mais je pense que cela a été moindre. En tout cas, pour les autres projets d'aménagement de moins de 300 millions d'euros, ils ne font pas l'objet d'un débat public. Néanmoins, je pense que le port de Longoni a fait l'objet d'enquêtes publiques et que les associations de l'environnement sont également intervenues sur ce projet-là. Messieurs de la DGAC, quelques compléments d'information sur le port ?

Yves DEBOUVERIE : je peux parler sur les tarifs, les tarifs aériens. Est-ce que la piste longue va permettre de baisser les tarifs, et le prix des billets d'avion ? C'est une question assez complexe, qui appelle trois éléments de réponses : le premier, c'est, comme vous le savez, ce sont les compagnies aériennes qui fixent les tarifs. Pour cela, les compagnies aériennes se basent surtout sur la situation de la concurrence. Par bonheur, à Mayotte, il y a déjà une concurrence sur les liaisons entre Mayotte et la métropole. Il y a également les coûts d'exploitation, qui sont importants pour fixer les tarifs. Deuxième élément : quelles sont les

Réunion de proximité

19 novembre – Acoua

conséquences que pourraient avoir les vols directs de Mayotte vers la métropole sur les coûts d'exploitation ? Aujourd'hui, par exemple, vous avez une compagnie qui fait des vols Paris – Mayotte directs, donc cela, c'est déjà acquis. En revanche, le vol Mayotte – Paris passe par Madagascar, donc il y a un temps de trajet assez long. En matière de coûts, qu'est-ce que donneraient des vols directs de Mayotte vers Paris ? Eh bien, le temps de vol serait réduit, donc les coûts d'exploitation baisseraient : les coûts d'équipage, les coûts d'escale, etc. Il y a donc beaucoup d'éléments de coût d'exploitation qui vont baisser avec le vol direct, mais il y a un problème qui aujourd'hui n'est pas encore résolu, c'est le prix du carburant à Mayotte. Parce que lorsque vous faites un vol direct de Mayotte vers Paris, vous êtes obligés de faire le plein de carburant à Mayotte, le plein de carburant dans l'avion, et donc d'acheter le carburant à Mayotte. Or, le prix à Mayotte est beaucoup plus élevé qu'à Madagascar, à la Réunion, ou à Paris. Donc le fait que le carburant coûte plus cher à Mayotte vient atténuer la baisse des coûts des vols directs. Du coup, on peut dire que le coût d'exploitation pour un aller-retour en vol direct ne sera pas forcément très inférieur au coût d'exploitation d'une desserte semi-directe ; celle qui passe par Madagascar quand on va vers Paris. Troisième élément concernant les coûts d'exploitation : est-ce que la piste longue va permettre de baisser les coûts d'exploitation ? La piste longue permettra de régulariser et d'augmenter le nombre de vols directs. Donc la baisse des prix qui résulte des vols directs va s'amplifier avec la piste longue. Ensuite, la piste longue permettra d'exploiter des avions plus gros, lorsque le trafic le permettra. Tout cela, c'est du long terme. Lorsque le trafic le justifiera, des avions plus gros pourront être utilisés, et qui dit avions plus gros, dit coût d'exploitation inférieur. Donc il pourrait y avoir une baisse des tarifs grâce à l'exploitation d'avions plus gros. Autre élément, avec la piste longue, nous pouvons espérer un accroissement de la concurrence lorsque le trafic sera plus important. Et qui dit accroissement de la concurrence, dit en général baisse des tarifs.

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

Moinécha TADJIDINE, conseillère municipale : *Propos en shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : il s'agit de Mme Moinécha TADJIDINE, qui est conseillère municipale et mère d'enfants. Elle parlait donc en tant que maman. On leur demande de se positionner par rapport à la piste longue. Elle dit qu'elle est pour cette histoire de piste longue. Mais dans son propos, elle ne dit rien concernant l'environnement. Par contre, comme avantage, l'allongement de la piste permettra d'avoir des avions plus gros, l'allongement de la piste permettra d'éliminer les escales. Or, il s'avère que ce qui nous pose problème ici, ce sont ces escales. Cette histoire d'allongement de la piste s'érige en solution contre les escales.

Sohibou HARITI, habitant d'Acoua : bonsoir tout le monde. Je parle en shibushi. *Propos en shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : alors il s'agit de M.HARITI Sohibou, qui venait aussi poser son interrogation. Il dit qu'on entend dire que l'environnement, par rapport aux travaux que l'on doit mener... l'environnement va être détruit, on va détruire des coraux. Il est d'accord que les avions passent en basse altitude. Il est tout à fait d'accord que cela causerait des tremblements de terre, mais nous sommes le dernier département, le tout nouveau-né, le 101^e département. Dans le 101^e département, il constate qu'on survole Mayotte pour aller à la Réunion, pour enfin revenir sur Mayotte. Il est fatigué de cela. Il se pose la question de savoir pourquoi le kérosène est aussi cher à Mayotte alors que la France est bel et bien à Mayotte, parce qu'ici, elle a l'œil sur ces gros bateaux, qui passe dans le canal, avec le kérosène, avant d'aller sur l'île de la Réunion. Il s'étonne donc fort que le kérosène soit trop cher, ici, où les bateaux passent d'abord. Il réitère qu'il est fatigué de payer cher. Bien sûr que les gens de Petite-Terre vont devoir subir des nuisances, mais c'est leur choix que d'habiter là-bas, alors que l'on construise ce qu'il y a à construire. Lui est fatigué de payer très cher.

Nadira MALECK : Messieurs de la DGAC, sur les causes du prix élevé du kérosène ?

Yves DEBOUVERIE : je n'ai pas d'explication sur le niveau du prix du kérosène à Mayotte. On constate qu'il est beaucoup plus élevé et que le distributeur, en dépit des négociations qu'il y a pu y avoir entre lui et la compagnie aérienne... pour l'instant, il n'y a pas d'accord sur une baisse des tarifs. J'espère qu'à l'avenir, ce problème se réglera d'une manière ou d'une autre. Je constate effectivement qu'aujourd'hui, ce n'est pas réglé. L'État a essayé pour sa part d'inciter aussi bien la compagnie aérienne que le distributeur de carburant à négocier : le préfet a fait venir dans son bureau les deux protagonistes, et les a mis en demeure de trouver un accord. Mais pour l'instant, l'accord n'est pas trouvé.

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

Souf YOUSOUF MOUSSA, habitant d'Acoua : *Propos en shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : c'était M. MOUSSA Souf, d'Acoua et de Mtsangadoua, qui a pris la parole. Tout d'abord, il s'interroge sur cette histoire de deux minutes de temps de parole : tout le monde n'arrive pas de façon spontanée, comme ça, à débiter ce qu'il a à dire. Il y en a qui sont comme des diesels, qui ont besoin de temps pour démarrer. En ce qui concerne le choix des scénarios, il est partant pour les 2600 m, car il souhaite que l'on fasse quelque chose durable et que l'on mette fin au provisoire qui dure. Enfin, concernant l'environnement, il s'interroge

très fortement là-dessus, notamment pour savoir si c'est de l'environnement pour l'environnement, ou s'il s'agit de brandir l'étiquette de l'environnement pour stopper le développement de l'île. Un monsieur, qui habite actuellement Mtsamboro, et qui habitait là en 1991, est revenu, et dit qu'à ces yeux, rien n'a changé depuis qu'il est parti. En fait, il n'y a pas grand-chose qui bouge, ici. Et aux dires du monsieur qui a pris la parole là-bas, rien ne changera vite, parce que cette étiquette de l'environnement est toujours brandie. Nous devons donc faire la part des choses pour savoir où est-ce que l'on place cette histoire d'environnement, et où est-ce qu'on place cette histoire de développement de notre territoire.

Nadira MALECK : alors, le temps de parole de deux minutes, pourquoi deux minutes ? Tout simplement pour qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer. Néanmoins, vous avez l'occasion de reprendre la parole ultérieurement. Donc si vous le souhaitez, n'hésitez pas à reprendre la parole, si vous avez encore des choses à dire. Et comme je le disais tout à l'heure, Faïza est là pour reprendre par écrit tout ce que vous avez à dire.

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

Yves DEBOUVERIE : Monsieur, vous vous interrogez pour savoir si l'environnement est compatible avec le développement économique de Mayotte. Je crois que votre question, celle que beaucoup de gens, dans le monde, bien en dehors de la France, bien en dehors de Mayotte, se posent depuis des dizaines d'années maintenant, et qui a abouti à la notion, très à la mode, du développement durable. Comme beaucoup d'États dans le monde, la France s'est engagée dans une politique de développement durable. Je suis à la direction générale de l'aviation civile, qui fait partie d'un ministère, qui s'appelle le ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement. Donc, vous voyez, nous associons de façon définitive aviation civile et développement durable. Donc nous sommes ici, avec les Mahorais, pour définir, avec le projet de piste longue, un projet de développement durable. Développement durable, cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'il faut respecter trois choses. Nous avons trois objectifs : le premier, c'est la sauvegarde de l'environnement. Le deuxième, c'est le développement économique : le développement de l'environnement ne doit pas être contradictoire avec la notion de développement économique. Et troisième point, c'est le respect des hommes : le respect des besoins sociaux, et des besoins de qualité de vie des hommes. Donc tout cela est important. Et notre souci, c'est que le projet de piste longue de Mayotte soit au cœur d'un projet de développement durable. Comme vous.

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

Nadira MALECK : M. Rastami, est-ce que vous pouvez reprendre la traduction de la dernière partie de Monsieur, apparemment sur une dame qui serait revenue en 1991...

Rastami SPELO : oui, il y a une personne qui dit : le monsieur qui dit qu'il y a un monsieur, cela doit être un Mzungu, je pense, qui est à Mtsamboro, qui était là en 1991, qui est parti, je crois en Métropole, qui est revenu, et qui dit : apparemment, rien n'a changé, en dehors du fait que l'on construisait en terre battue et que maintenant, il y a du béton.

Anziza MOUSTOIFA : non, ce n'est pas ça. Excusez-moi, je traduis et puis nous traduirons en shibushi si nous avons bien compris ce qu'il voulait dire : dans sa dernière question, il dit qu'en 1991, une personne était là, une Mzungu qui était là et qui est repartie. 10 ans après, elle revient, et elle trouve que Mtsamboro a tellement changé, que pour cette personne, c'est inadmissible, parce que l'on ne retrouve plus les bangas, les vieilles maisons, mais des cases en dur. Donc, je préfère que l'on traduise exactement ce qui a été dit. Peut-être que cela a échappé parce qu'il y avait trop de questions. Je ne sais pas si c'est cela, monsieur que vous avez dit tout à l'heure ? – *la personne semble acquiescer*. Je pense qu'il y avait au moins quatre questions, donc c'est un peu normal que cette dernière question ait été un petit peu occultée.

Hamada OUSSENI, habitant d'Acoua : bonjour tout le monde, je suis Monsieur OUSSENI Hamada, j'habite dans la commune d'Acoua. Là, c'est pour l'argumentation. Nous avons deux scénarios, et mon collègue a opté pour le deuxième. Moi, pour le premier. Pourquoi ? Parce que pour le premier scénario, nous avons la piste existante qui sera prolongée, et on aura une piste convergente. Les deux pistes seront aptes pour le long-courrier, si je comprends bien. Dans le deuxième scénario, nous n'avons qu'une piste, celle qui est convergente, qui sera apte pour le long-courrier. La piste actuelle n'est pas bonne pour le long-courrier. Donc nous n'aurons qu'une seule piste pour le long-courrier. Moi je vais plus loin, pourquoi ? Parce qu'imaginons un jour que nous avons un problème sur une piste, que cela soit l'existante, qui sera prolongée, ou la piste convergente. Si nous avons un problème sur la piste, nous aurons toujours une piste qui sera prête à être utilisée. Dans le deuxième scénario, si par malheur la piste convergente est abîmée, ou s'il y a un problème, la piste existante, qui ne sera pas prolongée... on sera bloqué pour le long-courrier. C'est la raison pour laquelle j'opte pour le premier scénario.

Hamada OUSSENI, habitant d'Acoua : *traduit ses propos en shibushi.*

Yves DEBOUVERIE : compte tenu de votre avis, mais aussi du fait que tout à l'heure, quelqu'un a dit : ces deux scénarios, « on n'y comprend rien », Je vais peut-être expliquer pourquoi il y a le scénario 1, qui est également soumis au débat public. L'objectif, c'est d'avoir une piste longue de 2600 m, parce que cela permet que la plupart des types d'avions long-courriers gros-porteurs puissent partir, pour des vols directs, vers l'Europe, même s'il Réunion de proximité
19 novembre – Acoua

pleut. Pour cela, c'est la piste convergente, que vous avez vue sur les dessins. Dans le cadre du scénario 2, la piste convergente, on y va tout de suite. Dans le cadre du scénario 1, il y a un phasage dans le temps. La première étape, c'est un allongement de la piste. Pourquoi allonger la piste à 2310 m ? – parce qu'en fait, c'est la distance nécessaire pour les avions actuellement en service à Mayotte (y compris le nouvel avion d'Air Austral) pour faire des vols directs vers Paris même s'il pleut, même s'il y a du vent du nord. Avec la piste actuelle, cela ne sera pas toujours possible. 2310 m, c'est la demande actuelle des compagnies. Donc l'allongement de la piste correspond à cette demande à court terme. La piste longue de 2600 m, dans le scénario 1, elle vient plus tard, lorsque le besoin apparaît, c'est-à-dire lorsqu'il faudra mettre en service des avions encore plus gros, cela veut dire : quand le trafic sera plus important. On se dit que ça, ça peut attendre. Donc, la piste de 2600 m ne viendrait que dans un deuxième temps, peut-être 10 ans après. Quel est l'intérêt que nous y voyons ? Premièrement, cela correspond au besoin actuellement exprimé par les compagnies aériennes de 2310 m. Nous n'avons pas besoin de plus long, dans l'immédiat. Deuxièmement, la piste longue serait mieux positionnée vis-à-vis des habitants de Pamandzi, parce que la piste de 2600 m qui remonte le long de la plage de Pamandzi va encore plus au nord avec le scénario 2 qu'avec le scénario 1, donc le scénario 1, à terme, serait mieux pour les habitants de Pamandzi. La troisième raison du scénario 1, c'est qu'il y a un phasage, dans le temps, du financement. Vous savez que les pouvoirs publics sont souvent réticents à dépenser beaucoup tout de suite, et qu'ils préfèrent dépenser plus tard. Le fait de faire un phasage dans le temps du financement peut être un « plus » pour les pouvoirs publics (État, conseil général, l'Europe), qui seront appelés à participer au financement. Il y a donc un intérêt financier au scénario 1. Alors vous avez dit que vous choisissez le scénario 1, parce qu'il permettrait d'avoir deux pistes longues. C'est un argument auquel nous n'avions pas encore pensé. Je ne sais pas si ce sera possible, car cela inclut des problèmes techniques... Bon... qui sont certainement solubles. Nous, nous nous disions que même dans le scénario 2, il y a toujours la piste, même si elle est un peu courte. La piste de 1900 m, qui peut servir de secours, mais qui peut être utilisée avec quelques contraintes, contraintes que nous connaissons en ce moment. Mais elle pourra servir quand même.

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

Bouéni Adidja DAROUSSI, habitante d'Acoua : Bonsoir, Bouéni Adidja, de la commune d'Acoua. Pour moi, que cela soit le scénario 1 ou les scénarios 2 ou 3, il faut que cela se fasse. Je constate que d'après les dires des uns des autres, il est incontestable que cette piste longue serait une avancée considérable pour les Mahorais et pour Mayotte. Mon inquiétude va sur le fait qu'en lisant la brochure... il y a un truc qui m'a interpellé sur le fait que le maître d'ouvrage ne sait même pas où trouver les sous, voyez-vous... il ne sait pas où

trouver les sous pour la construction de cette piste... peut-être sur les billets d'avion, d'après ce que j'ai lu, mais on verra bien... alors mon inquiétude porte sur le fait qu'en voulant trop serrer le budget – d'autant plus qu'on ne sait même pas où sont les sous – est-ce que cela n'entraînera pas un impact sur l'environnement directement ? Dans un second temps, je voudrais demander : durant les travaux, qui fera la police ? Mais réellement.

Bouéni Adidja DAROUSSI, habitante d'Acoua : *traduit ses propos en shibushi.*

Nadira MALECK : Madame, excusez-moi, mais nous n'avons pas très bien compris votre dernière question concernant la police.

Bouéni Adidja DAROUSSI, habitante d'Acoua : quand je parle de la police, je demande : qui sera là pour surveiller ? Est-ce que le respect de l'environnement sera tenu ? Est-ce que ces gens-là, réellement, tiendront compte de l'environnement ? Ma deuxième question a un rapport avec la première, par rapport aux sous. Vous me suivez ?

Yves DEBOUVERIE : donc je commence par la deuxième question : « qui fera la police ? » donc : qui va surveiller, pendant la durée du chantier, que les entreprises respectent toutes les dispositions pour protéger l'environnement. Tout d'abord, ça, c'est une affaire d'appel d'offres : il y aura un appel d'offres lancé par le maître d'ouvrage auprès des entreprises pour transporter les matériaux, pour prélever des matériaux sur la colline, des tas de choses. À la suite de cet appel d'offres, il y aura un contrat qui obligera l'entreprise à respecter l'état de l'art en matière de protection de l'environnement, toutes les règles de l'art, et même plus que les règles de l'art, puisque cela évolue tous les jours... donc, toutes les mesures susceptibles de protéger l'environnement, qui seront exigées par l'État, par le maître d'ouvrage. Il y aura donc une obligation légale, pour les entreprises, de respecter cela. Et puis qui va s'assurer que les entreprises font leur boulot ? – ce sera nous, ce sera l'État : les fonctionnaires de l'aviation civile, qui seront responsables de la coordination du chantier, qui suivront tout cela. J'espère que nous serons assez pour surveiller tous les détails.

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

Yves DEBOUVERIE : alors elle avait parlé de financement, parce que « nous n'avons pas les sous ». Il est vrai qu'au stade actuel, le financement n'est pas défini. Il n'y a pas eu de négociations entre les partenaires éventuels, il n'y a pas eu de répartition de financement qui a été fixée. Elle devrait être fixée lorsque les besoins de financement apparaîtront, c'est-à-dire aux environs de 2014-2015. Donc, il n'est pas anormal que cela ne soit pas fait aujourd'hui. Comment on finance une telle infrastructure ? – D'habitude, tous les travaux d'infrastructures aéroportuaires sont financés par les compagnies aériennes, c'est-à-dire par les passagers, parce qu'il faut bien répercuter sur les passagers. Sauf quand il s'agit de

travaux très importants, qui dépassent la capacité contributive des compagnies aériennes, c'est-à-dire ce que peuvent payer les passagers. Ce sera le cas à Mayotte, évidemment, parce que la piste longue est une infrastructure qui coûte très cher, et que l'on ne pourra pas tout faire payer par les passagers, ou alors en toute petite partie, presque symbolique : 0 % ...10 %. Donc la plus grosse partie sera payée par les pouvoirs publics. Les pouvoirs publics, c'est l'État, le conseil général. Et puis un troisième partenaire des pouvoirs publics qui est important, et qui pourrait contribuer largement au financement – mais nous ne savons pas encore, aujourd'hui sur quoi nous pouvons compter – c'est l'Europe. Par exemple, en 1995, la nouvelle piste de l'aéroport de Saint-Denis de la Réunion a été financée à 50 % par l'Europe. Donc vous voyez que cela n'est pas un détail. Compte tenu des problèmes financiers que connaissent toutes les collectivités, y compris l'État, l'Europe sera d'un bon secours pour financer notre affaire, mais nous ne savons pas encore aujourd'hui sur quoi nous pouvons tabler du côté de l'Europe. Nous avons trois ans pour le définir.

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

Yves DEBOUVERIE : j'en viens à la question, qui était : « est-ce que le fait que le financement ne soit pas défini aujourd'hui peut avoir un impact sur l'environnement ? » je comprends que votre question, c'est : « est-ce que nous n'aurons pas tendance à essayer de réduire les coûts d'environnement dans ce projet ? ». La réponse à cette question, je crois honnêtement que l'on peut répondre « non », parce qu'il est clair que les dépenses d'environnement font partie, dans notre esprit, des dépenses obligatoires dans un tel projet. Lors de la réunion au conseil général à Mamoudzou sur l'environnement, au mois de septembre, j'avais avec moi des collègues plus spécialisés en matière d'environnement, qui ont dit qu'en général, d'après l'expérience qu'ils avaient de ce genre de projet, les coûts environnementaux étaient finalement relativement faibles : cela ne dépassait pas quelques pour cent. Mes deux collègues n'étaient d'ailleurs pas d'accord sur le pourcentage, il y en a un qui disait 5 % et l'autre, 10 %. Admettons 10 %. Cela ne dépasse pas 10 % du pourcentage de financement total. Et cela, nous l'avons déjà pris en compte. Dans les enveloppes budgétaires données dans les prospectus, il y a une marge d'aléas qui est bien supérieure aux 10 %. Nous considérons que cela couvre les dépenses de l'environnement, qui ne sont pas aujourd'hui précisées. Nous savons qu'il y en aura, mais nous ne pensons pas que cela soit de nature à poser un problème financier.

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

Soihibou HARITI, habitant d'Acoua : Bonsoir, je vais parler en shibushi, puisque je suis de la localité. Puisque les mamans ou les grandes personnes ne comprennent pas, et puisque nous avons un traducteur. C'est bon ? Merci. *Propos en Shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : ce n'est pas très clair. Les bateaux qui transportent le kérosène passent par ici. Il ne comprend pas pourquoi le kérosène est très cher ici. Si on fait la grève, on peut les bloquer, pour qu'ils ne passent pas de par chez nous. Il vous somme donc de trouver des solutions. Il dit aussi qu'on dit qu'on ne peut pas prolonger la piste à cause des problèmes d'environnement, mais à côté, il a vu que l'avion en question a atterri ici, il a atterri à Pamandzi sans passagers. Il peut en témoigner. Donc ne nous bernez pas, il faut trouver des solutions.

Dada IDAROUSSI, habitant d'Acoua : Mesdames Messieurs bonjour. Je suis Shibushiphone, et natif du village, mais je vais m'exprimer en français, parce que j'ai écrit mes questions en français : je m'appelle Dada. Ce n'est pas pour répéter les propos de mon cher collègue sur la concurrence. Je vais me lire [il lit son texte] : « trêve aux palabres, à bas les longs et beaux discours, notamment le prix du kérosène, le développement durable. Rendons à César ce qui appartient à César ». Donc vous imaginez ce que je veux dire. « Les Mahorais veulent tous sortir de la cherté de la vie, c'est-à-dire vivre décentement, dans le confort et la facilité. La piste longue est-elle un bluff ? Sinon, qu'elle soit telle que le souhaitent les Mahorais. Ma deuxième pensée, c'est pour favoriser la baisse des tarifs des billets, la concurrence demeure indispensable, voire l'unique solution. Combien y aura-t-il de compagnies aériennes qui seront concurrentes ? Pouvons-nous, nous, Mahorais, habitants de Mayotte, nous permettre de penser à une création d'une compagnie aérienne Mahoraise afin de faire réellement baisser le tarif ? » Et je m'arrête là.

Dada IDAROUSSI, habitant d'Acoua : *Propos en shibushi.*

Yves DEBOUVERIE : je vais répondre sur la concurrence, parce que j'ai au moins compris qu'il y avait une question sur la concurrence. Aujourd'hui, pour les relations entre Mayotte la métropole, il y a deux concurrents, comme vous le savez. Donc la concurrence existe. D'ailleurs, les Mahorais, s'ils le souhaitent, peuvent par ailleurs passer par d'autres compagnies : Madagascar, le Kenya, etc., bon, il y a principalement deux compagnies. À l'avenir, le trafic va augmenter et donc on peut espérer, on peut s'attendre à ce que d'autres compagnies aériennes s'intéressent à ce marché, ce marché du transport entre Mayotte et la métropole, parce que ce sera le plus gros. Par exemple, sur les relations entre la métropole et les autres départements d'outre-mer français, on constate qu'il y a en général trois concurrents. C'est un nombre qui a pu varier dans le temps, puisqu'entre la métropole et la Réunion, il y eut jusqu'à six compagnies concurrentes. Il y en a trois qui sont mortes, il

n'en reste plus que trois, et cela a l'air à peu près stable. Depuis plusieurs années, ils ne sont que trois concurrents sur la Réunion, sur les Antilles. Sur la Guyane, le trafic est plus faible, il est plus proche de celui de Mayotte : il y a deux concurrents également. Donc, si le trafic augmente, lorsqu'il aura doublé, c'est donc du long terme, pourquoi pas un troisième concurrent sur Mayotte, Mayotte métropole. Autre question : pourquoi pas une compagnie aérienne mahoraise ? – écoutez, moi je ne connais pas de projets de compagnie mahoraise actuellement. S'il y a un projet, qu'il se monte. Tout le monde pourra voir si c'est intéressant ou pas. Dans les autres départements ou territoires d'outre-mer français, il y a effectivement des compagnies locales qui se sont créées avec des succès divers. Ce n'est pas toujours facile, cela peut être très coûteux pour les finances publiques locales. Mais certaines compagnies tiennent la route, et nous en connaissons aux Antilles, à la Réunion, en Nouvelle-Calédonie... En Polynésie, c'est plus difficile. Mais pourquoi pas.

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

Zouhourya MOUAYAD, membre d'ATM (Acoua Tani Madiou) et FMAE : je m'exprimerai en français, permettez-moi. Mme MALECK ne va peut-être pas apprécier, car je ne vais pas donner mon avis, cette fois-ci, par rapport à la faisabilité de la piste longue. Mais je pense que nous avons eu à peu près aujourd'hui, et partout où vous êtes passés, les gens sont en général favorables à la construction de la piste longue. Moi, aujourd'hui, je pense qu'en réalisant la piste longue, nous aurons besoin de beaucoup de main-d'œuvre. Ma question s'adresse au directeur de la DGAC : Aujourd'hui, vous sillonnez tout Mayotte pour consulter la population par rapport à la faisabilité de la piste longue. On vous demanderait qu'au moment d'embaucher les gens pour travailler à la construction, et lorsque tout sera fini, pour travailler à l'aéroport, n'oubliez pas, s'il vous plaît, les jeunes qui sont à la recherche d'emploi, qui sont dans tous Mayotte, et surtout à Acoua. Merci beaucoup.

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

Abdillah TOYBOU MBAE, habitant d'Acoua : *Propos en shibushi.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : il s'agit de Monsieur TOYBOU d'Acoua, qui dit que nous aimons tous les bonnes choses. Et puisqu'il est question de choisir ici, son choix porte sur le scénario numéro 2, qu'il estime bon. Mais il a compris, aux dires de la DGAC, que la DGAC elle-même ne voudrait pas de ce scénario-là, puisqu'il présente beaucoup de problèmes, notamment les problèmes liés à l'argent. Il dit que si les fonds ne sont pas là, il faut aller les chercher et faire ce scénario-là, parce que les Mahorais veulent des billets moins chers pour pouvoir voyager plus librement. Mais même s'il avance ce propos-là, il reconnaît aussi que l'on est en train de dire que cela

Réunion de proximité

19 novembre – Acoua

ne bougera pas, parce qu'ici le kérosène est trop cher. Il a expliqué que le kérosène est très cher ici parce qu'il est dans une situation de monopole, et que ce monopole-là, on l'entretient. Celui qui détient le monopole est protégé pour qu'il puisse rester en situation de monopole. Et donc, quelque part, le tarif du billet ne bougera pas. Pourtant, nous voulons des billets moins chers.

Yves DEBOUVERIE : je me suis sans doute mal exprimé, mais la DGAC ne soutient pas plus le scénario 1 que le scénario 2. J'ai tenté d'expliquer pourquoi nous avons également proposé le scénario 1. Le scénario 2, il est très clair, il est très simple. Le scénario 1 est plus compliqué. Je cherchais à expliquer pourquoi nous avons proposé le scénario 1. Pour l'instant, la DGAC ne préfère pas plus le scénario 1 que le scénario 2 et pas plus le scénario 2 par rapport au scénario 1.

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

Nadira MALECK : je vais maintenant passer la parole à M. MADJID, qui va conclure.

Franck MADJID : Eh oui, ainsi s'achève notre réunion. Nous vous remercions pour votre participation à cette réunion du débat public. Vous nous avez transmis plusieurs avis et propositions, et vous avez exposé vos arguments dans le respect des règles du débat. Vous êtes exprimés en toute franchise, et nous vous en remercions. C'est ainsi que vous pourrez faire évoluer le projet, et c'est bien l'objet de ce débat. Si vous le souhaitez, vous trouverez la retranscription de cette réunion sur le site Internet du débat public. Nous vous invitons maintenant à un pot d'amitié. Derrière se trouvent de charmantes demoiselles et dames qui le préparent pour vous.

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

Fin de la réunion à 19 h 01.