

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

—

25 novembre 2011

Ouangani

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
- 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)
- Zoubair ben Jacques ALONZO, 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
- Pierre PINSON, délégué territorial de la DGAC à Mayotte
- Christian MARTY, directeur national de la sécurité de la DGAC (Absent)
- Jérôme ROSSI, chargé du dossier du projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte (Absent)

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

La séance est ouverte à 16 h 23 sous la présidence d'Anziza MOUSTOIFA, Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte.

Anziza MOUSTOIFA, Présidente de séance et membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte : Bonjour à tous et à toutes. Je suis la Présidente de la Commission chargée d'organiser ce débat public sur la piste longue à Mayotte. Je laisse tout d'abord la parole à Monsieur le maire pour un mot de bienvenue. M. le Maire, s'il vous plaît ?

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

Chanrani DAOUDOU, maire d'Ouangani : Mesdames et Messieurs les membres de la Commission du débat public, Mesdames et Messieurs les représentants de la Direction générale de l'aviation civile, mes chers collègues, Mesdames et Messieurs, bienvenue dans la commune d'Ouangani pour participer au débat portant sur la piste longue à Mayotte. Si nous disposons d'une piste longue à Mayotte, nous pourrions bénéficier de vols directs vers la métropole à un meilleur tarif – j'espère – bénéficier d'autres vols directs vers d'autres destinations, notamment l'Afrique et l'Asie. Et le nouvel aéroport qui répondra aux normes internationales pourra intéresser de nouvelles compagnies concurrentes, ce qui participera à baisser le prix du voyage. Voyez-là, Mesdames et Messieurs, rien que sur ces trois atouts que je viens de citer, nous pouvons déjà imaginer que l'allongement de cette piste permettra d'améliorer la situation économique de l'île et participera – nous pouvons l'espérer – à la réduction d'inégalités sociales, car cela permettra à la concurrence de concrétiser de nouvelles initiatives et ceci contribue aussi – espérons-le – à la lutte contre la vie chère à Mayotte. Par contre, cette piste longue n'apportera pas que des avantages. En effet, l'aménagement d'un tel projet est souvent source de dégradations environnementales, d'autant que l'allongement de la piste se fera vers la mer, ce qui mettra en péril les écosystèmes. Vu ce constat, comment allier la modernisation de cet aéroport tant attendu par la population et le respect de l'environnement ? Laissons aux techniciens le soin d'apporter un éclaircissement sur cette question.

Je vous invite maintenant à poser toutes vos questions permettant d'approfondir vos pensées. Vive la réussite du projet.

Applaudissements.

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

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. Le Maire. *Propos en shimaoré.*

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

J'ai posé la question pour savoir si nous devons continuer le débat avec la traduction en shimaoré ou bien en shibushi. Mais finalement la majorité penche pour une traduction en shimaoré. Donc nous allons continuer dans ce sens-là.

Je présente rapidement les personnes présentes à cette tribune : à ma droite M. Franck MADJID et à ma gauche Mme Nadira MALECK. Et nous avons un collègue dans la salle, c'est M. Mohamed MOINDJIÉ.

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

Anziza MOUSTOIFA : À l'autre table, ce sont les représentants de la Direction Générale de l'Aviation Civile. Je les laisse se présenter.

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

Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public : *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 de Mayotte. À mes côtés, Pierre PINSON qui est le délégué de l'aviation civile à Mayotte.

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

Anziza MOUSTOIFA : Nous allons vous présenter rapidement le programme de la réunion de cet après-midi. 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 : Je donne la parole à M. Franck MADJID pour vous présenter le fonctionnement du débat public à Mayotte.

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

Franck MADJID : Merci Mme la Présidente. Pourquoi ce débat public sur la piste longue et à quoi sert-il ?

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

Franck MADJID : Ce débat public est une procédure obligatoire en raison du montant élevé du projet de piste longue et de ses impacts sur l'environnement. En effet, depuis 2002, la loi

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

oblige à soumettre au débat public les projets d'infrastructure aéroportuaire de plus 100 M€.

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

Franck MADJID : Le débat est organisé par une Commission Particulière du Débat Public.

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

Franck MADJID : Le débat public a un objectif : c'est d'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 shimaoré de l'intervention précédente.

Franck 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 shimaoré de l'intervention précédente.

Franck MADJID : Ces conclusions seront rendues publiques. Trois mois après, le maître d'ouvrage publiera sa décision sur les suites du projet.

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

Franck MADJID : Il devra notamment préciser les mesures qu'il mettra en place pour répondre aux questionnements et avis du public.

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

Franck MADJID : Vos avis ont donc de l'importance et c'est pour cela que nous organisons ce débat public.

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

Franck MADJID : Comment participer au débat ? Tout d'abord, 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.

Franck MADJID : Vous pouvez ensuite vous exprimer lors des réunions publiques, comme celle d'aujourd'hui, que nous organisons dans toute l'île.

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

Franck MADJID : Vous pouvez aussi vous exprimer par écrit en remplissant les formulaires que nous vous avons remis au début de cette réunion, en envoyant vos questions ou avis à notre Commission et sur notre Site Internet. Pour remettre les formulaires ou vous aider à les remplir, faites appel à l'équipe de notre Commission, présente dans la salle : Mme Carol DEVELTER et Faïza MADI.

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

Franck MADJID : N'hésitez pas à vous rapprocher de Carol, elle parle aussi mahorais.

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

Franck MADJID : Quelles sont 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 sujet.

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

Franck 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 shimaoré de l'intervention précédente.

Franck 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 vous présenter au début de votre intervention.

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

Franck 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.

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

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

Franck MADJID : Nous avons aussi un calendrier du débat public. Le débat public dure jusqu'au 11 décembre. La prochaine réunion aura lieu demain, samedi 26 novembre, à la bibliothèque de Tsingoni à partir de 9 h.

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

Franck MADJID : Vous trouverez le calendrier du débat à la dernière page du deuxième numéro du journal du débat public.

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

Franck MADJID : Pour obtenir d'autres informations ou des documents, n'hésitez pas à nous contacter et à nous laisser vos coordonnées. Notre numéro de téléphone et notre adresse email sont indiqués sur le journal du débat.

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

Franck MADJID : Je vous remercie de votre attention et je vais maintenant passer la parole à la Direction générale de l'aviation civile pour présenter le projet.

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

Yves DEBOUVERIE : Nous allons présenter le projet soumis au débat public sous la forme d'un film : un film en français de 7 minutes qui sera suivi d'une version du même film en shimaoré.

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 : Je vais 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 shimaoré de l'intervention précédente.

Nadira MALECK-BERTRAND : La parole est maintenant à vous. Nous vous rappelons que vous avez deux minutes par intervention afin que tout le monde puisse s'exprimer. Il est important que vous puissiez poser vos questions et donner votre avis sur le projet et surtout que vous argumentiez votre position parce que, plus vous argumenterez, plus votre position

aura du poids. N'hésitez pas à nous faire part de votre choix dans les différents scénarios proposés. La parole est à vous.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Oui, Madame ? Nous vous écoutons.

Mireille QUILLARD, habitante d'Ouangani : Bonjour, je suis Mireille QUILLARD et je suis écocitoyenne de la commune d'Ouangani. Je voudrais vous poser une question pour arriver à évaluer le projet de la piste longue et le comparer à ce qui a été proposé par Air Austral tout récemment. Ils avaient proposé des billets directs de Dzaoudzi à Paris à 715 €. Je n'avais jamais vu cela jusqu'à présent et cela fait 14 ans que je suis à Mayotte et c'est un tarif qui était vraiment concurrentiel et qui me permettait d'avoir une position par rapport aux frais que va entraîner cette piste longue. Ce serait bien que l'on dise clairement aux habitants combien va coûter ce projet. Peut-être que si c'est de l'argent qui vient de l'État, finalement ils n'en ont rien à faire et finalement autant investir pour la piste longue. Mais peut-être qu'avoir la comparaison entre les dégâts sur l'environnement et sur le coût, que cet argent pourrait servir à autre chose pour développer aussi l'île – l'économie pour l'île, les emplois pour les jeunes, etc. – voir si cet argent ne pourrait pas être utilisé pour cela et voir combien coûtent les modifications qui devaient être apportées pour que cet avion d'Air Austral, adapté à la piste actuelle et qui permettait d'avoir un billet d'avion à 715 €, que nous puissions comparer ces coûts : le coût du petit aménagement pour que le petit avion d'Air Austral puisse atterrir – il a été adapté exprès – comparé à la piste longue, sachant que la piste longue sera, merci de nous le dire, à quel coût.

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

Yves DEBOUVERIE : Il y a des tas de questions. Peut-être commencer par le coût du projet. Vous avez vu qu'il y a deux scénarios proposés. Le premier scénario coûte 230 M€ en valeur actualisée 2010 et le deuxième scénario coûte 210 M€. Ce sont donc des sommes très importantes pour cette infrastructure.

Qui financera cette piste longue ? Au stade actuel, le financement n'est pas défini, il n'y a pas eu de négociation entre les partenaires et ceci n'est pas anormal, puisque nous n'aurons besoin du financement qu'en 2014-2015 pour commencer les travaux. Alors que pouvons-nous dire sur la répartition du financement pour la piste longue de Mayotte ? Ce genre d'infrastructure est généralement financé par les usagers de l'aéroport, c'est-à-dire les compagnies aériennes, c'est-à-dire les passagers indirectement mais dans la mesure où le coût de l'infrastructure reste dans la capacité contributive des passagers. À Mayotte, ce ne sera pas le cas, cela coûte trop cher et il n'y a pas assez de passagers pour financer la piste longue. Donc la contribution des passagers sera faible ou nulle. Donc qui paiera ? Les pouvoirs publics bien sûr. Parmi les pouvoirs publics, en dehors de l'État et du Conseil général, il faudra voir également quelle pourra être la part de l'Europe. Par exemple, pour la

piste longue de l'aéroport de Saint-Denis de la Réunion qui a été construite en 1995, l'Europe a payé 50 %. Donc ce n'est pas rien. Il faudra voir pour le financement de la piste de Mayotte si l'Europe pourra participer au financement et pour combien. Donc aujourd'hui le financement n'est pas précisément défini.

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

Yves DEBOUVERIE : Deuxième point que j'ai retenu dans la question : est-ce qu'il n'y aurait pas d'autres utilisations plus prioritaires de cet argent que l'État ou le Conseil général va mettre pour la piste longue. C'est une question à laquelle je ne sais pas répondre. Il y a certainement beaucoup de besoins de financement pour des infrastructures à Mayotte, dans tous les domaines. Qu'est-ce qui est plus prioritaire que l'autre ? C'est aux citoyens de Mayotte de le dire et donc aux autorités publiques de Mayotte de dire quelles sont leurs priorités. Moi je pense que la piste longue est sans doute une infrastructure nécessaire qui est un outil au service du développement économique de Mayotte, comme le port de Longoni ou comme des routes. Il faut un aéroport bien adapté pour que Mayotte puisse se développer à l'avenir.

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

Yves DEBOUVERIE : Je continue. Vous avez parlé des vols directs qu'une compagnie aérienne devait ouvrir il y a quelques semaines et qui ont finalement été reportés. Ils ont été reportés parce que toutes les conditions n'étaient pas encore remplies pour que ces vols puissent démarrer, en raison d'un problème technique lié au souffle des réacteurs : nous n'avons pas encore trouvé de dispositif qui garantisse que les populations derrière les réacteurs, qui subissent le souffle des réacteurs, soient en toute sécurité. Mais le concessionnaire de l'aéroport continue de travailler sur la question pour trouver une solution que nous espérons la plus proche. Lorsque cette compagnie a proposé les vols directs, effectivement des tarifs intéressants étaient proposés au public et dont les passagers ont pu profiter. Pour ma part, je n'ai pas entendu parler d'un tarif aller/retour à 715 €. Ils ne devaient pas y en avoir beaucoup parce que je n'en ai pas vu. Par contre, tous les tarifs avec les vols directs étaient à 850 €, ce qui est déjà intéressant.

Mireille QUILLARD : La semaine avant le reportage sur Mayotte ^{1ère}, qui indiquait que les vols directs qui devaient débiter au 31 octobre n'avaient pas lieu à cause de certains travaux qui devaient se faire sur la piste pour que cet avion puisse venir et fasse ce décollage en direct, j'avais regardé justement la semaine avant sur Internet et il y avait cette proposition de 715 € : c'était très régulier, trois fois par semaine et ce jusqu'au mois de juin ou de mai, donc du 31 octobre jusqu'à mai ou juin, quelque chose comme cela. C'est sûr parce que

¹ Chaîne locale de télévision.

j'étais obligée de me déplacer en fin avril/mai et c'est pour cela que je regardais. Et c'était juste la semaine avant, donc il n'y a pas si longtemps que cela.

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

Yves DEBOUVERIE : Alors pourquoi faut-il une piste longue alors que nous pouvons espérer que des vols directs de Mayotte vers Paris vont pouvoir être réalisés avec la piste actuelle ? Simplement parce que ces vols directs de Mayotte vers Paris ne pourront pas être réalisés tous les jours avec le plein de passagers. En effet, lorsque les conditions météorologiques seront défavorables, l'avion ne pourra pas décoller avec la pleine charge de Mayotte – des conditions météorologiques défavorables, c'est-à-dire piste mouillée ou vent du nord. C'est dans environ 15 % des cas que l'avion avec le plein de passagers ne pourrait pas décoller de Mayotte pour un vol direct vers Paris. Dans ce cas-là, que se passerait-il ? Il faudrait que l'avion réduise sa masse au décollage, c'est-à-dire qu'il n'emporte pas tout le carburant nécessaire pour rejoindre Paris et donc l'avion serait obligé de faire une escale intermédiaire pour refaire le plein avant de rejoindre Paris, avec du retard donc. Voilà pourquoi la piste longue serait néanmoins nécessaire, même si les vols directs de Mayotte vers Paris démarrent bientôt.

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

Yves DEBOUVERIE : En outre, la piste longue serait nécessaire pour que d'autres appareils, moins performants, puissent également décoller de Mayotte pour des vols long-courriers avec le plein de passagers. En outre, lorsque que le trafic aura augmenté, la piste longue sera également nécessaire pour que des avions de plus grosse capacité puissent décoller de Mayotte.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Autre question ? M. Atoumani HAROUNA ?

Atoumani HAROUNA, habitant d'Ouangani : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de M. Atoumani HAROUNA qui n'est pas venu poser une question, mais qui est venu faire un rappel. Son rappel concerne d'abord l'environnement. Il dit que l'un des problèmes concernant ce dossier, c'est l'environnement. Il demande d'abord que l'on décase, que l'on enlève toutes les habitations qui sont à proximité là-bas parce que les habitations aussi contribuent à détruire l'environnement.

Concernant les vols directs qui devaient être mis en place par la compagnie Air Austral, M. HAROUNA dit que le Conseil général comme l'État ont contribué à mettre en place ce projet-là. Il vient d'être repoussé à une date non encore précisée et il se demande si cela

verra le jour. Si un petit projet de la sorte, financé avec l'aide de l'État et du Conseil général, a été repoussé, il se pose la question concernant la réalisation du projet dont nous parlons ici, à savoir la piste longue. En d'autres termes, on a aidé Air Austral et Air Austral a repoussé, mais est-ce qu'ici le débat vaut la peine puisqu'il pense que cela ne se réalisera pas. Il rappelle que les Mahorais ont choisi de rester français, pas pour le RMI, mais pour être des Français à part entière. Il rappelle ensuite qu'ensuite qu'on ne peut pas faire d'omelette sans casser des œufs : nous pouvons construire la piste longue en faisant venir des ingénieurs très bons connaisseurs qui pourraient construire en même temps qu'ils protègent.

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci. M. DEBOUVERIE, peut-être des précisions quant aux délais sur les travaux pour le vol direct ? M. RASTAMI, traduction ?

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

Pierre PINSON : Sur la dernière question, sur les délais pour le vol direct conduit par Air Austral, nous en aviation civile, nous raisonnons par saison. IATA, c'est l'association internationale du transport aérien. Elle divise l'année en deux parties : la saison hiver et la saison été. Donc quand un projet est repoussé, très souvent il est repoussé d'une saison IATA, c'est-à-dire que si cela n'a pas été possible début octobre, c'est repoussé pour être réalisé à la prochaine saison, c'est-à-dire aux mois de mars/avril prochains. Je ne suis pas en train de dire qu'en mars ou avril prochains, cela sera fait. Comme l'a dit Yves à l'instant, des études doivent toujours être conduites de façon à ce que les vols soient conduits dans la sécurité totale pour les populations environnantes. Cela nécessite d'une part que les barrières anti-souffle qui protègent les habitations côté Pamandzi soient assez dimensionnées pour soutenir la puissance des réacteurs des nouveaux avions. Ces nouveaux avions, bien qu'ils aient un nom très comparables aux avions actuels – actuellement c'est le 200ER et l'avion qui viendrait pour les liaisons directes serait le 200LR – leurs réacteurs sont quand même 50 % plus puissants, donc cela nécessite un aménagement des barrières anti-souffle d'une part. D'autre part, il faut que le souffle résiduel qui continuera d'exister au-dessus des populations soit aussi supportable. Donc la balle est du côté du gestionnaire de l'aéroport qui a en charge ces études et qui devra, à échéance brève – si l'on veut viser mars ou avril pour la réalisation de ces vols, il faudra bien que les réponses soient fournies à la fin de l'année ou en janvier – trouver des solutions techniques pour la conduite de ces vols.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Autre question ? Monsieur ?

Assani BOURA, habitant d'Ouangani : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de M. Assani BOURA qui se positionne d'abord par rapport à la piste

longue. Il dit qu'il est OK à 100 %. Deuxième chose, concernant les agences de voyage : est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir, ici à Mayotte, d'autres agences de voyage en dehors d'Air Austral ? Car pour lui, c'est à cause d'Air Austral que nous connaissons bien des problèmes ici. Il faudrait faire venir d'autres agences, aller jusqu'à en avoir 4 ou 5, car les Mahorais veulent voyager librement. Il se rend compte que quand on organise les voyages pour aller à la Mecque, c'est un parcours du combattant, c'est trop de problèmes. Il n'arrive pas à y aller directement, il souffre beaucoup lors de ce voyage.

Nadira MALECK-BERTRAND : Des précisions sur les compagnies existantes ?

Yves DEBOUVERIE : Tout d'abord, vous parlez d'Air Austral, mais Air Austral n'est pas la seule compagnie qui fréquente l'aéroport de Mayotte pour la principale ligne dont nous parlons aujourd'hui, parce que nous parlons de piste longue et donc de vols long-courriers. Nous parlons donc des vols métropole-Mayotte. Air Austral a un concurrent – qui fait même un service meilleur qu'Air Austral – qui s'appelle CorsairFly. Donc il y a effectivement une concurrence aujourd'hui sur les liaisons entre Mayotte et la métropole. Surtout que tous les Mahorais savent bien qu'il y a d'autres moyens d'aller de Mayotte à la métropole en passant par Madagascar ou par le Kenya. Est-ce qu'à l'avenir la piste longue va favoriser un nombre encore plus grand de concurrents ? Il ne faut pas trop rêver, mais il pourrait y avoir à l'avenir, lorsque le trafic aura augmenté, un peu plus de concurrence. Je vous rappelle que sur des liaisons qui sont similaires à celles entre Mayotte et la métropole, c'est-à-dire des liaisons entre la métropole et les autres départements et territoires français d'Outremer, il y a actuellement sur presque toutes les lignes trois compagnies aériennes qui font des vols, sauf sur la Guyane où il n'y en a que 2, la Nouvelle-Calédonie c'est un peu spécial, en Polynésie il y a 3 compagnies également. Donc plus que 3, il n'y en a pas, bien qu'il y a quelques années, entre la métropole et la Réunion, il y a eu 6 compagnies, mais 3 sont mortes parce que la concurrence était trop sévère. Donc 3 compagnies, c'est un peu le standard actuellement sur les liaisons entre métropole et départements et territoires d'Outremer lorsque le trafic est important.

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

Yves DEBOUVERIE : Quant aux vols charters vers la Mecque, il est sûr que la piste longue permettrait d'élargir un peu la panoplie des avions qui pourraient faire les vols directs de Mayotte vers l'Arabie.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : M. MARADONA ? M. Dahalane ?

Dalahane Patrick HAMADA, citoyen : Moi je vais m'exprimer dans les deux langues que vous connaissez très bien. D'abord je m'excuse parce que je suis arrivé en retard et je ne sais pas si cela a déjà été demandé ou non, je voudrais savoir le but de ce débat. Est-ce que c'est

parce que la loi nous oblige de l'organiser ? Ou tout simplement parce qu'avant de construire une piste longue à Mayotte, il faut un débat comme cela a été organisé sur d'autres territoires, je parle de nouveaux territoires français ? Deuxième chose : qu'attendez-vous de nous, nous les Mahorais de brousse que nous sommes ? Que nous disions « non » ou que nous disions « oui » ? Est-ce que vous pensez vraiment que Mayotte n'a pas besoin d'une piste longue et que, quand il faut construire cette piste longue, il faut au préalable un débat public ? Encore une fois je reviens sur ma première question. Mais tout d'abord, je voudrais mettre en garde les personnes qui viennent de l'extérieur, qui sont des Français bien entendu ou autres, qui ne sont pas originaires de Mayotte. Nous en entendons souvent qui font valoir des raisons environnementales. Je voudrais dire à ces gens-là que Mayotte a besoin d'une piste longue, point barre, et ce quelque soit le prix environnemental, financier : Mayotte a besoin d'une piste longue. Arrêtez de faire peur aux Mahorais et de dire qu'il y a d'autres possibilités qu'une piste longue. Moi je le sais très bien et je vous donne un exemple : ces personnes qui sont aujourd'hui à Mayotte, demandez-leur, jamais ils n'ont pris la pirogue ancienne pour se rendre à Mayotte, ces gens-là ont très bien pris les gros avions sur une piste longue justement pour se rendre à Mayotte. Donc donnez-nous la chance de pouvoir prendre ces gros avions pour partir à l'extérieur, pour s'ouvrir un peu dans le monde. Ne laissez pas Mayotte isolée : Mayotte a aussi besoin de s'ouvrir au monde. Donc il nous faut une piste longue.

Nadira MALECK-BERTRAND : Monsieur, l'intervention est limitée à deux minutes et vous l'avez largement dépassée. Vous pouvez reprendre la parole après, plus tard. Merci.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Monsieur, pour répondre à votre première question. Il faut savoir que le débat public est une obligation légale depuis 2002 pour tous les projets aéroportuaires de plus de 100 M€, ce qui est le cas aujourd'hui puisque le projet dépasse largement les 100 M€. L'objectif de ce débat est surtout de recueillir vos avis afin que le maître d'ouvrage puisse vraiment répondre aux besoins de la population. C'est important et c'est pour cela qu'il est important que vous puissiez donner votre avis et que vous argumentiez sur votre position pour ou contre la piste longue, et pourquoi vous êtes pour ou contre. Tout le monde a le droit de donner son avis, tous les résidents de Mayotte peuvent donner leur avis. Et, justement, plus vous allez argumenter et plus cela donnera du poids. Il est important de respecter les avis des uns et des autres. Le tout est de pouvoir vraiment argumenter.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Mme Cris KORDJEE ?

Cris KORDJEE, habitante de Mtsapere : Mesdames et Messieurs, bonjour. Merci de me donner la parole, je vais essayer de respecter mes deux minutes. Je voudrais juste faire deux

ou trois observations. J'ai entendu tout à l'heure un argument financier par rapport au coût du projet de l'aéroport s'il devait se faire, avec la remarque de dire s'il ne serait pas plus raisonnable de dépenser cet argent sur d'autres besoins qui concernent Mayotte, bien évidemment. Je voudrais faire remarquer que si l'argument est raisonnablement et politiquement très correct, il ne faudrait pas polluer le débat. Nous savons très bien que ce n'est pas parce que ce projet ne se réalisera pas que cet argent sera investi sur les besoins de Mayotte immédiatement. Vous pensez bien que beaucoup de territoires font la queue et ont d'autres besoins. Je peux peut-être même gager que 0 € viendra sur d'autres projets si celui-ci était abandonné. Donc je pense que c'est un argument qu'il ne faut pas retenir parce que c'est un peu culpabilisant, mais il n'est pas du tout valable ici.

La deuxième chose, c'est que nous avons l'habitude d'entendre souvent l'argument des enjeux environnementaux. Loin de moi l'idée de dire que ce n'est pas important, au contraire. Bien entendu l'environnement c'est la vie, la nature c'est la vie. Vous avez parlé tout à l'heure, Monsieur, de choix et de priorités et vous disiez qu'il ne vous appartenait pas de choisir quelle est la priorité pour Mayotte. Dans ce sens, je voudrais juste faire remarquer, et nous en parlons beaucoup ces derniers temps, qu'il y a le projet de contournement du grand Mamoudzou. J'ai oublié de me présenter : je suis une éco-citoyenne de Mamoudzou, de Chiconi et de Petite-Terre. J'ai envie de dire que, ces derniers temps, le projet de contournement de Mamoudzou est très à la mode. J'entends même dire que le plan de relance en fera sa priorité. Je peux penser que vraisemblablement oui, compte-tenu de la manière dont il est soutenu. Pourtant je voudrais juste faire remarquer que – je le dis ici – c'est une catastrophe pour la ville de Mamoudzou parce que le contournement de Mamoudzou par le haut qui voulait désenclaver Mamoudzou, c'est faux. C'est une catastrophe écologique bien entendu, sans compter le fait qu'il obère complètement les possibilités d'extension urbaines de la commune de Mamoudzou quand vous regardez un peu le tracé qui est proposé. L'enjeu environnemental est bien là... – Oh là, je dépasse. Pardonnez-moi, après je me tais à jamais. – Donc pour dire qu'il y a bien un enjeu environnemental et je n'ai pas entendu beaucoup de voix s'élever pour le contrecarrer. Pour autant, il y a d'autres solutions.

Enfin je voudrais dire que par rapport à la solution, notamment des tentations de séduction de la part d'une certaine compagnie que j'aime beaucoup par ailleurs – elle nous transporte tout de même – mais je suis désolée de le dire : ce n'est pas en proclamant aujourd'hui que les billets d'avion seraient à 700 € que, tout à coup, cela nous ferait oublier un tel projet. Pourquoi ? Parce que si une solution favorable, notamment par rapport au pouvoir d'achat des voyageurs, était envisageable, je présume qu'il y a assez de gens intelligents ici pour la réaliser. Pourquoi cette solution n'est-elle pas venue depuis si longtemps alors que cela fait tellement longtemps que les gens se plaignent à la fois de la distance, du coût, etc. J'ai envie de dire que l'enjeu est bien trop important par rapport à ce projet, que c'est tellement aléatoire et que ce serait même irrespectueux vis-à-vis de l'ensemble des personnes de mettre ce projet entre les mains de quelques propositions qui sont des appels juste parce qu'il y a des enjeux économiques ou personnels. Il ne faut pas vous laisser bernier, il faut se

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

bagarrer parce que c'est bien plus important. Il y a l'ouverture, le désenclavement, la mobilité, le transport, ...

Nadira MALECK-BERTRAND : Excusez-moi, mais vous dépassez largement. Vous aurez l'occasion de reprendre la parole après.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Abdou NADHUIR ?

Abdou NADHUIR, habitant d'Ouangani : *Propos en shimaoré.*

Nadira MALECK-BERTRAND : Monsieur, vous avez dépassé.

Abdou NADHUIR : Pour finir. Nous voulons aller en Europe, pas à la Réunion. La Réunion, c'est plus loin. Sinon on paie gratuitement pour aller à la Réunion. Merci Messieurs.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était M. Abdou NADHUIR d'Ouangani. Il dit que le débat a commencé il y a déjà longtemps et tout le monde sait très exactement ce que veulent les Mahorais. Si jamais on leur demandait de voter, tout le monde dirait « oui » à cette piste longue : le monde en question, ce sont les Mahorais. Il dit que les Mahorais sont fatigués de toujours payer cher. Les Mahorais sont fatigués d'être au sud et de commencer leur voyage en allant encore vers le sud, c'est-à-dire à la Réunion, avant d'aller vers l'Europe. Donc il faudrait que cela cesse.

Concernant la piste longue, il dit qu'il y a plus d'avantages que d'inconvénients pour Mayotte à construire la piste longue. Il dit que nous pouvons faire cette piste longue sans casser. Donc si l'argent est là, que l'on construise la piste. Si l'argent n'est pas là, que l'on nous demande de cotiser : nous cotiserons pour faire cette piste. Alors il dit qu'il ne faudrait pas que l'on entrave la réalisation de ce projet. Par entrave, il veut dire aussi les défenseurs de l'environnement. Certes, le débat est ouvert à tous, mais ces défenseurs de l'environnement, si jamais il y a des problèmes sur Mayotte, eux ils sauront où aller. Mais nous nous serions condamnés à rester ici. Parlant de sa citoyenneté française, il dit que le papa, avant de donner ailleurs, il donne d'abord à ses enfants. Il prend l'exemple de ce qui se passe en Europe actuellement : Sarkozy et les autres grands, les gros portemonnaies de la France, sont en train d'œuvrer pour hisser vers le haut les pays de l'Europe, mais pas d'ailleurs. Les Mahorais sont Français, alors disons-le très haut : les Mahorais d'abord. Construisons cette piste longue puisque les Mahorais la veulent. Alors que l'on entende leur voix.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Ali SAID ?

Ali SAID, habitant d'Ouangani : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de M. Ali SAID qui remercie à la fois l'État et les pouvoirs publics d'ici

d'avoir organisé ce débat, c'est-à-dire d'avoir fait en sorte que l'on recueille les avis de chacun. Il indique que le développement de Mayotte passe nécessairement par le développement du tourisme et qu'il ne peut pas y avoir de développement du tourisme sans piste longue. Il est d'accord pour que l'on prolonge la piste parce que le prolongement de la piste, c'est aussi l'ouverture au monde pour les Mahorais, mais c'est aussi l'ouverture du monde vers Mayotte puisque cela permettrait à des savants, à des gens connaisseurs de venir vers chez nous aussi. Il dit qu'il aime l'environnement, mais il ne parle pas ici en tant que défenseur de l'environnement, il parle en tant que citoyen de Mayotte. Il dit que si jamais l'argent existe, mettons un filet protecteur pour protéger de la boue mais faisons la piste parce que Mayotte a besoin de la piste et lui, il est pour le prolongement de cette piste.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Assani SOUFFOU ?

Assani SOUFFOU, habitant d'Ouangani : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était M. Assani SOUFFOU qui a dit qu'il est pour le prolongement de la piste de l'aéroport de Pamandzi. Il est pour parce que le prolongement de cette piste est une richesse pour Mayotte, c'est une richesse aussi pour la France. C'est un bijou qui est sur Mayotte et sur la France : cela fera en sorte que Mayotte brille dans sa zone, mais que la France brille aussi par le biais de Mayotte. Alors il dit que c'est un outil précieux pour les générations montantes parce qu'avec la piste longue, il y aura des emplois en masse et nos enfants ne souffriront pas du chômage.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Ali AMBODI ?

Ali AMBODI, habitant d'Ouangani : Oui, je serai court. Je suis ravi : la piste longue est une nécessité pour ce territoire. Je n'ai pas grand-chose à dire. J'ai une seule idée : je crois en la formation des hommes. À Mayotte, souvent on nous envoie... La pirogue ne forme pas les hommes : dans ce projet, je souhaiterais que les hommes soient formés dès maintenant pour que, quand la piste longue sera achevée, il y ait des responsables de l'aéroport locaux, qu'il y ait des hôtesse – quelquefois nous le voyons dans l'avion, nous parlons et nous n'arrivons pas à dire bonjour aux hôtesse – si elles sont locales, elles pourront parler avec nos concitoyens. Donc la formation des hommes me semble l'élément clé de ce projet. Je n'ai pas grand-chose à dire. Il ne faudrait pas nous tourner en rond : la piste longue est un rêve des Mahorais. Merci.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Messieurs de la DGAC, peut-être des informations quant au plan de formation ou sur les embauches prévues ?

Yves DEBOUVERIE : Le plus dur, ce sont les plans de formation. Tous les métiers de l'aérien, qu'il s'agisse des métiers de l'aviation civile, des métiers des compagnies aériennes ou des

métiers de la maintenance aéronautiques, sont des métiers très spécialisés et donc il faut que les Mahorais, qui vont participer de plus en plus à ces activités, suivent le moule français, le moule national et le moule international pourquoi pas. Et il est vrai que toutes les écoles de formation dans ce domaine-là ne sont pas à Mayotte. Il faut que les Mahorais acceptent de se déplacer en France ou ailleurs pour suivre les formations et pouvoir prétendre à des métiers assez techniques comme ceux de l'aviation. C'est vraiment un travail à long terme, pas seulement dans l'aviation, mais également dans d'autres domaines et c'est naturellement une problématique très lourde pour Mayotte et pour les Mahorais.

En, matière d'emploi, nous pouvons juste citer quelques chiffres. Avec la piste longue, compte-tenu de l'augmentation du trafic aérien qu'il y aura sur l'aéroport de Mayotte, nous estimons que dans les années 2020, il pourrait y avoir 50 emplois supplémentaires sur l'aéroport pour l'ensemble des activités portuaires. Pour le chantier lui-même qui va durer 2 à 3 ans, nous estimons, c'est à préciser, qu'il y aurait une centaine d'emplois pendant la durée du chantier pour les travaux. Mais naturellement l'aéroport est un outil au service du développement économique et donc estimer les emplois qui seront créés avec le développement économique et favorisés par l'aéroport, c'est beaucoup plus difficile à faire, mais cela s'inscrit dans la logique de développement économique général de l'île.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Mme Toymina SALIM ?

Toymina SALIM, habitante d'Ouangani : *Propos en shimaoré.*

Applaudissements.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était Mme Toymina SALIM qui dit être très contente que vous soyez venus nous consulter pour cette histoire de piste longue. Elle est vraiment d'accord pour que l'on prolonge la piste car il y a trop de soucis. Elle donne en exemple son récent voyage vers la Mecque. Pour se rendre à la Mecque, ils sont partis d'ici et ils ont fait une nuitée dans la Grande Comore, deux nuitées à Dubaï et une autre à Djeddah. Donc quatre nuits avant d'arriver à Djeddah et elle en ressent les séquelles jusqu'à maintenant. Elle dit qu'ils ont voyagé avec des mamans, des personnes encore plus âgées qu'elle et donc c'est trop long et c'est trop dur. Ils en ont marre de ces escales, marre de devoir faire des escales à la Réunion jusqu'à minuit pour repasser sur Mayotte et se rendre à l'endroit où ils veulent aller. Il faut mettre en place cette piste longue pour que nous puissions enfin jouir des vols directs.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Dahalane ?

Dalahane Patrick HAMADA : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'est M. Dahalane Patrick, citoyen de la République qui avait repris la parole. Il

est revenu sur ces histoires de vols directs qui n'ont pas eu lieu à cause du manque ou de l'insuffisance de la barrière anti-souffle. Sa question est de savoir qui devait faire ces barrières. Est-ce que la personne qui devait faire cette barrière n'était pas au courant qu'il devait y avoir une barrière ? Ou est-ce que c'est encore une façon de procéder pour retarder et remettre à plus tard ce qui doit se faire ici ? Le projet coûte plus de 100 M€. Il prend l'exemple d'un projet qui doit se faire à la Réunion : il dit que le projet de l'ouverture du front de mer à la Réunion coûte 2 milliards et pourtant il va se faire. C'est une grosse somme et pourtant il va se faire. Le projet de la piste longue de Mayotte va permettre le décollage de Mayotte, c'est-à-dire qu'une injection de 200 M€ aiderait au développement du tourisme et aiderait aussi à l'ouverture d'un certain nombre d'emplois. Donc au lieu de tourner, il faudrait faire la piste parce que 200 M€ comparé à 2 milliards, ce n'est pas trop gros.

Nadira MALECK-BERTRAND : M. PINSON, peut-être nous éclairer sur les raisons pour lesquelles les échéances des travaux n'ont pas été respectées ?

Pierre PINSON : Je reprendrais brièvement le planning des opérations depuis les deux dernières années. J'étais directeur de cet aéroport jusqu'au 1^{er} avril 2011 qui a été la date de reprise par la société SNC-Lavalin de la gestion de cet aéroport. L'annonce de la possibilité des vols directs avait été faite, autant que je m'en souviens, en janvier 2010 lors de la visite du président de la République, laquelle annonce avait été confirmée dès le lendemain par la compagnie Air Austral. À ce moment-là, cela a été une annonce compagnie, mais les détails techniques n'étaient pas du tout arrêtés. Il a donc fallu envisager ce que le directeur de la compagnie Air Austral appelait des aménagements mineurs pour l'accueil de cette liaison directe. Ces aménagements n'étaient pas si mineurs et quand la nouvelle direction de l'aéroport a été mise en place, il a fallu lui demander de les réaliser. Tout cela est arrivé dans un calendrier qui s'est chevauché entre l'annonce de la possibilité de ces liaisons directes et la reprise par le nouveau gestionnaire. Ceci n'était pas inclus dans l'appel d'offre que nous avons lancé auprès des différentes compagnies qui envisageaient de reprendre l'aéroport. Vous comprenez que le chevauchement des plannings n'a pas simplifié les choses et que c'est récemment qu'ont été confiées au gestionnaire de l'aéroport ces nouvelles contraintes d'aménagement de sa plateforme pour accueillir les vols directs, ce qui explique que nous déplaçons d'une saison IATA, donc de 6 mois la réalisation de la possibilité de ces vols.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Tiana ?

Tiana RAMDRIAMIHOATRA, habitant d'Ouangani : M. Tiana, Mahorais de cœur, il y a très longtemps que je vis à Mayotte et je comprends très bien le souhait des Mahorais vis-à-vis de ce prolongement de piste. Je suis tout à fait d'accord avec eux. La seule chose que je n'ai pas trouvée dans les documents, c'est le fonds pour réhabiliter ce qui aura été détruit. Est-ce que ce qui sera détruit a été évalué par rapport à l'environnement ? Est-ce que quelque chose sera fait pour réhabiliter ce qui sera détruit ?

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

Yves DEBOUVERIE : Tout le détail précis de l'impact des travaux sur l'environnement n'est pas encore précisément connu parce que tout ceci ne sera étudié en détail que lorsque le projet sera précisément défini, donc après le débat public, dans le cadre de ce que nous appellerons une étude d'impact. Le principe pour le maître d'ouvrage, c'est-à-dire en l'occurrence pour l'État et c'est une obligation juridique, c'est d'abord de tout faire pour éviter qu'il y ait des impacts négatifs sur l'environnement. Deuxièmement, lorsque nous ne pouvons pas éviter des impacts négatifs sur l'environnement, c'est d'essayer de les limiter au minimum. Lorsque nous ne pouvons pas limiter les impacts négatifs sur l'environnement, il faut essayer de compenser. C'est la règle qui s'applique à tous les maîtres d'ouvrage et qui va s'appliquer à l'État : nous allons nous efforcer de prendre le plus grand soin de limiter les dégâts pour l'environnement.

Est-ce que je peux déjà donner des exemples ? Par exemple, pour faire les remblais de la piste dans le lagon, il faudra trouver des matériaux de remblai et nous pensons en prendre la majorité, parce que c'est plus proche, dans les collines de Petite-Terre : colline de Labattoir et ancienne colline de Four-à Chaux. C'est le problème habituel des carrières : une fois que nous avons exploité la carrière, il faut naturellement régénérer. D'abord ce ne sera pas rasé : des images de synthèse existent là-dessus, le projet c'est de modifier au minimum le caractère paysager de la colline de Labattoir et de régénérer la surface pour que ce ne soit pas un trou béant de couleur trop visible et que la nature reprenne le plus rapidement possible ses droits et que la colline de Labattoir reste agréable à l'œil pour les habitants de Petite-Terre.

Un autre exemple : si nous faisons l'allongement de la piste dans le lagon, comme prévu dans l'étape 1 du scénario 1, cet allongement de la piste va créer une perturbation pour les flux d'eau de mer entre le lagon et le large. Cette modification des courants peut avoir des conséquences en matière d'envasement ou de creusement de certaines zones. Donc pour éviter tout ceci, nous faisons des études très approfondies sur la modification exacte des courants qui résulterait des travaux d'allongement de la piste. Nous avons même étudié la possibilité, pour diminuer la modification des courants, de créer sous l'allongement de la piste deux tunnels par où l'eau pourrait passer plus facilement. Les études actuelles montrent que les tunnels sous l'allongement de la piste ne serviraient pas à grand-chose. Mais nous nous efforcerons dans tous les cas de limiter au strict minimum les dégâts sur l'environnement. Il y en aura certainement, mais il faudra absolument qu'ils soient réduits au minimum.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : M. DEBOUVERIE, la question portait surtout sur le coût des mesures compensatoires.

Yves DEBOUVERIE : Le coût des mesures compensatoires qui seront prises pour compenser les impacts sur l'environnement n'est pas aujourd'hui précisément connu. Il résultera de l'étude d'impact qui sera faite. Compte-tenu du coût qui a été constaté sur d'autres chantiers de ce type, nous pensons que ces coûts représenteront 5 à 10 % du coût des travaux et ceci est déjà inclus dans l'estimation globale du coût du chantier qui a été indiquée tout à l'heure.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Hamissi ABDHULA ?

Hamissi ABDHULA, habitant d'Ouangani : Bonsoir. Hamissi ABDHULA, je suis natif d'Ouangani. J'ai une question par rapport au coût. J'ai entendu parler de 200 M€. Est-ce que c'est un budget déjà préétabli que nous ne devons pas dépasser ? Ou, s'il y a un surcoût par rapport au débat public – parce que je pense que ce débat est fait pour prendre les idées des uns et des autres afin d'améliorer ce projet – donc s'il y a un surcoût par rapport au budget, est-ce que l'État le prendra en considération afin d'améliorer le projet ou pas ? Ou est-ce que nous nous arrêtons sur 200 M€ ?

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

Yves DEBOUVERIE : Le coût que j'ai indiqué tout à l'heure est une estimation du coût des travaux. Cette estimation est destinée à être révisée au fur et à mesure que les études vont se poursuivre. Il faudra tenir compte de l'inflation, il y aura peut-être des bonnes surprises lorsque nous étudierons en détail toutes les phases du chantier. Il y aura peut-être des mauvaises surprises, nous ne pouvons pas l'exclure. Donc nous aboutirons le moment venu à une enveloppe plus précise de ce que coûte la piste longue. C'est sur ce montant révisé et définitif du coût des travaux que pourront s'établir les discussions pour le financement. Donc ce n'est pas un budget : actuellement nous avons une estimation des travaux et cette estimation est destinée à être améliorée dans les prochaines années.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : M. Bacar SOULA ?

Bacar SOULA, habitant d'Ouangani : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était M. Bacar SOULA qui faisait constater qu'il ne voit pas de problème à ce que l'on concrétise ce projet de piste longue. Nous n'avons pas encore utilisé d'argent, nous n'avons rien jeté, nous devons tout faire pour faire cette piste longue car si nous faisons la piste longue, cela veut dire qu'il y aura des gros avions et s'il y a des gros avions, cela veut dire beaucoup de monde. Et il nous a recommandé d'aller vers l'Europe car si nous allons

vers l'Europe, nous allons revenir avec beaucoup de connaissances. Donc faisons la piste longue.

Assani SOUFFOU : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il ne s'est pas présenté et il a pris la parole. Il souhaite que son propos ne soit pas des paroles en l'air, mais qu'il soit écrit quelque part. Il disait que son propos s'adressait à l'État et aux responsables – je pense politiques – d'ici. Ils sont fatigués des promesses non tenues depuis 5 ans. Ils ne voudraient pas que la proposition actuelle qui prévoit de débiter les travaux en 2015, qu'on ne vienne pas nous dire que les travaux vont être repoussés jusqu'à l'an 2020 ou un peu plus tard. S'il y a du changement, il souhaiterait plutôt que l'on prévoit de le faire à l'an 2013, mais pas de le repousser à plus tard comme on a vu avec le projet de vol direct : il était prévu pour le mois dernier et c'est repoussé à une date qui n'est pas encore connue. Il dit cela parce que ce n'est pas bien de faire la guerre avec son responsable : autant dire et tenir ce que l'on dit et ne pas agir de cette sorte parce que cela décourage et donne de mauvaises idées. Mayotte doit aller de l'avant et il a donné l'exemple d'un petit enfant. Avant les enfants, on les laissait s'asseoir par terre seuls alors qu'ils avaient l'envie de se déplacer, d'aller à gauche ou à droite, mais ils ne pouvaient pas le faire. Actuellement, parce que nous les mettons dans des poussettes, ils sont capables de se débrouiller et d'aller à droite ou à gauche. J'ai cru comprendre par là qu'on doit nous donner les moyens de pouvoir partir où nous voulons dans le monde, donc demande d'ouverture.

Nadira MALECK-BERTRAND : Monsieur, nous vous rassurons : tout ce que vous dites, tous les avis sont enregistrés et retranscrits et feront l'objet de verbatim. Il faut savoir que les membres de la Commission feront une synthèse de tous ces débats publics qui sera ensuite rendue publique sur le site Internet et que vous pourrez consulter.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Mme QUILLARD ?

Mireille QUILLARD : J'ai eu le temps de lire le document et j'ai pu voir une fiche des acteurs de CorsairFly. Évidemment je ne connais pas le dossier de la piste longue de fond en comble et c'est pour cela que je suis venue et que je pose ces questions, comme la première que j'ai posée tout à l'heure vis-à-vis de la ligne directe qui était annoncée. Vous nous avez répondu qu'elle va certainement être juste repoussée de 6 mois, donc débiter en mars. Ce qui veut dire que la ligne existera pour ce genre d'appareil. CorsairFly semble proposer une autre technique. Comme je n'y connais rien et que je pense que la population est un peu comme moi, que peuvent apporter les propositions de CorsairFly qui feraient qu'il n'y aurait pas le monopole d'Air Austral, c'est-à-dire qu'il y aurait au moins deux compagnies qui pourraient atterrir et décoller à Mayotte en ligne directe ? Et donc sans doute avoir un tarif qui a déjà été proposé par Air Austral ? Donc par rapport à la baisse du coût du billet et par rapport à cette quantité de frais qui serait peut-être évitée grâce à cette technique de CorsairFly ?

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

Yves DEBOUVERIE : Donc nous avons parlé ce soir des vols directs que prévoit la compagnie Air Austral. Il y a un deuxième concurrent sur la ligne avec la métropole qui est CorsairFly. CorsairFly, dès à présent, réfléchit à la possibilité de faire elle aussi des vols directs avec la piste actuelle. Ils ne sont pas encore formellement prononcés là-dessus, mais c'est quelque chose qui est étudié par la compagnie. Par ailleurs, pour l'avenir, la compagnie, dans le cahier d'acteur que vous avez lu, propose et demande pour les besoins de ces vols directs qui seraient faits de Mayotte vers la métropole une longueur de piste de 2 200 m, c'est-à-dire un allongement de la piste. Donc cela rejoint l'un des schémas, l'un des scénarios que nous proposons en tant que maître d'ouvrage, c'est-à-dire le scénario 1. Vous avez vu dans ce scénario numéro 1 qu'il y a 2 étapes pour atteindre la piste longue. La première étape est un allongement de la piste – notre scénario prévoit 2 300 m, CorsairFly demande 2 200 m – qui permettrait une bonne régularité pour les vols directs des deux compagnies de Mayotte vers la métropole. Deuxième étape, passer à la piste à 2 600 m lorsque ce sera vraiment nécessaire, lorsque des compagnies aériennes le demanderont, c'est-à-dire 10 ans, ultérieurement, lorsque le besoin sera établi. C'est cela le scénario 1. Donc je comprends que le cahier d'acteur rédigé par CorsairFly demande simplement un simple allongement de la piste et ne demande pas la piste longue.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Monsieur, vous avez la parole.

Assani M'DALLAH, habitant d'Ouangani : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était M. Assani M'DALLAH qui vous remercie de lui avoir donné le micro. Il est d'accord pour la piste longue, mais il demande que l'on commence à passer aux faits, que l'on n'en reste pas aux mots. Avec cette piste longue, c'est beaucoup plus de liberté, beaucoup plus ... – Je manque de mots... – cela ferait du bien aux voyageurs. Il demanderait maintenant que l'on essaye de tenir parole, mais ne pas continuer à berner les gens. C'est vrai que les Mahorais sont patients, mais si on continue à les berner, ils finissent par s'énerver, et quand ils s'énervent, ce n'est pas bon. Donc il prierait que l'on essaye de faire en sorte de tenir parole.

Nadira MALECK-BERTRAND : Nous allons maintenant conclure. Nous vous remercions beaucoup de votre participation. Vos avis ont été très diversifiés et très riches. Plusieurs thèmes ont été abordés, tels que la formation des hommes pour le futur aéroport, le coût du billet d'avion, le financement du projet, les mesures compensatoires et vous avez également beaucoup insisté sur les escales pénibles pour les pèlerins.

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

Un rappel sur le calendrier des prochaines réunions : demain à Tsingoni à 9 h à la bibliothèque de Mroalé – si vous avez encore d'autres avis à donner, n'hésitez pas à nous rejoindre là-bas – et à Kani-Kéli le vendredi 2 décembre à 16 H à la MJC de Kani-Bé.

Nous vous invitons à un petit pot de l'amitié qui sera servi là-bas. Merci de votre participation.

Applaudissements.

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

Fin de la réunion à 16 h 52.