

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

—
02 décembre 2011

Kani-Kéli

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
- Nadira MALECK-BERTRAND, 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
- Mohamed MOINDJIÉ, membre 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 (Absent)
- 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
- Pierre PINSON, délégué territorial de la DGAC à Mayotte
- Jérôme ROSSI, chargé du dossier du projet de piste longue de l'aéroport de Mayotte
- Christian MARTY, directeur national de la sécurité de la DGAC (Absent)

La séance est ouverte à 16 h 27 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 : Messieurs-dames, bonjour. Je suis la Présidente de la Commission du débat public, MOUSTOIFA Anziza. Je laisse la parole à M. l'adjoint au maire qui est ici présent pour un mot de bienvenue.

El Sadate SOULAIMANA, premier adjoint au maire de Kani-Kéli : Mesdames et Messieurs les représentants des différentes institutions, les administrés de la commune de Kani-Kéli, bonjour. Déjà, au nom du maire de la commune de Kani-Kéli, nous vous demandons de bien vouloir l'excuser parce qu'il a eu un imprévu. C'est pour cela qu'il n'est pas là aujourd'hui. Nous savons tous que Mayotte vit aujourd'hui une situation très difficile avec des mouvements sociaux qui sont partout. Et lui, en tant que représentant d'une administration qui est le lycée de Coconi, il a eu un empêchement. Il aurait voulu quand même être là parmi nous pour qu'il puisse donner son avis aussi comme tous les autres dans ce débat concernant la piste longue, mais malheureusement il sera peut-être là, mais avec un léger retard, c'est pour cela que j'ai l'honneur, en tant que son premier adjoint, de le représenter et de vous donner le mot de bienvenue. Dans cette commune de Kani-Kéli qui est quand même parmi les grandes communes, même si mon ami Rastami ne partagera pas mon avis parce qu'on nous considère toujours comme étant les petites communes en termes de population. Mais je dis que nous faisons partie des grandes communes et que nous avons voulu cette piste longue qui fait débat aujourd'hui se fasse à Kani-Kéli parce que nous avons la surface qu'il faut. Kani-Kéli fait partie des grandes communes en termes de surface, mais aussi en termes de proportion de villages : nous sommes parmi les rares communes où nous avons beaucoup de villages. Si je passe de Kani-Kéli jusqu'à Bouéni, cela fait quand même 7 villages et je lance le défi qu'une autre commune soit composée de beaucoup plus de villages que Kani-Kéli. C'est pour cela que le débat aujourd'hui à Kani-Kéli, je pense que ce débat mérite d'avoir lieu dans ce village de Kanibé qui est au centre de la commune. Si nous constatons que tout le monde n'est pas là aujourd'hui, c'est que quand on pose une question et que la personne ne répond pas, cela veut dire qu'elle est d'accord par rapport à ce que vous lui demandez par rapport à la piste longue.

Il traduit lui-même son intervention.

Je ne peux qu'ouvrir le débat.

Applaudissements.

Anziza MOUSTOIFA : Merci M. le Maire. Je vais maintenant vous présenter les personnes présentes à cette tribune. Ma collègue à ma droite, Mme Nadira MALECK, membre de la CPDP, M. Mohamed MOINDJIE, membre aussi. Il y a un autre collègue qui nous a rejoints,

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

M. ZOUBAIR. À l'autre table, c'est le maître d'ouvrage, représenté par la DGAC. Je vous laisse donc vous 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. Bonsoir à tous. Je suis Yves DEBOUVERIE, je viens de Paris pour représenter la Direction générale de l'aviation civile à ce débat public. À ma gauche, Pierre PINSON qui est le délégué de l'aviation civile à Mayotte. Encore à gauche, Jérôme ROSSI qui est ingénieur au service national d'ingénierie aéroportuaire à Aix-en-Provence et qui est en charge du dossier.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je vais rapidement vous présenter 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 environ une demi-heure. 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 vais laisser la parole à Mme Nadira MALECK pour vous présenter le fonctionnement du débat public.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Merci Mme la Présidente. Pourquoi ce débat public sur la piste longue et à quoi sert-il ? Ce débat public est tout d'abord 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 oblige à soumettre au débat public les projets d'infrastructure aéroportuaire de plus 100 M€. Le débat est organisé par une Commission Particulière du Débat Public. 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 shimaoré de l'intervention précédente.

Nadira MALECK-BERTRAND : 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. Ces conclusions seront rendues publiques. Trois mois après, le maître d'ouvrage publiera sa décision sur les suites du projet. Il devra notamment préciser les mesures qu'il mettra en place pour répondre aux questionnements et avis du public. Vos avis ont donc de l'importance et c'est pour cela que nous organisons ce débat ici à Kani-Kéli.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Comment participer au débat ? Tout d'abord, vous pouvez vous informer sur le projet grâce à tous les documents qui vous ont été distribués et aux études complémentaires disponibles sur le site Internet.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Vous pouvez ensuite vous exprimer lors des réunions publiques, comme celle d'aujourd'hui, que nous organisons dans toute l'île. 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 Mme Faïza MADI.

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

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

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

Nadira MALECK-BERTRAND : La quatrième règle est la transparence : les présentations sont entièrement traduites. Tous les propos sont enregistrés et retranscrits. Il faut donc attendre d'avoir le micro pour parler, sinon cela ne pourra être pris en compte. Il faut aussi vous présenter au début de votre intervention. Enfin, la cinquième règle est l'argumentation : nous vous demandons de préciser vos avis. Ce sont vos arguments qui seront transmis au maître d'ouvrage et qui donneront du poids à votre intervention.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : Le débat public dure jusqu'au 11 décembre. La prochaine réunion aura lieu demain, samedi 3 décembre, à Pamandzi. Il s'agira d'une réunion thématique sur les impacts du projet pour la population de Petite-Terre. Vous trouverez le calendrier du débat à la dernière page du deuxième numéro du journal du débat public. Petite rectification, c'est demain, non pas à 9 h, mais à 16 h.

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

Nadira MALECK-BERTRAND : 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 dans le journal du débat. Je vous remercie de votre attention et je vais maintenant passer la parole à la DGAC pour présenter le projet.

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

Yves DEBOUVERIE : Ce soir, la présentation du projet sera sous la forme d'un film : un film en français d'une durée de 7 minutes qui sera suivi 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.

Yves DEBOUVERIE : Je voudrais compléter ce film en vous montrant deux diapositives pour bien préciser quels sont les deux scénarios selon lesquels le projet de piste longue est soumis au débat public. Il y a en effet deux scénarios. Si on peut montrer la première diapo...

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

Yves DEBOUVERIE : Je préfère commencer par le scénario numéro 2, même si ce n'est pas très logique, mais parce que c'est le scénario le plus simple. Vous voyez que dans ce scénario, on construit directement la piste longue, 2 600 m, convergente par rapport à la piste actuelle de Pamandzi, c'est-à-dire oblique. Donc la piste de 2 600 m rejoint l'extrémité sud de la piste actuelle à son extrémité.

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

Yves DEBOUVERIE : Nous passons maintenant au scénario numéro 1 qui est plus compliqué parce qu'il prévoit deux étapes. Sur l'image du haut, nous voyons la première étape qui consiste simplement en un allongement de la piste pour qu'elle atteigne 2 300 m. La deuxième étape interviendrait plus tard, ultérieurement, lorsque nous en aurons besoin, peut-être 10 ans après. Donc la deuxième étape consiste à construire la piste longue de 2 600 m, convergente, en la faisant partir de la nouvelle extrémité de la piste allongée. L'un des avantages, c'est que la piste remonte moins haut le long de la plage de Pamandzi en face des habitations.

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

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

Yves DEBOUVERIE : Voilà, nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions et écouter vos avis.

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

Anziza MOUSTOIFA : Je vais laisser la parole à notre collègue Zoubair pour animer ce débat. Merci.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Nous allons donc maintenant vous laisser la parole. Je vous rappelle que vous avez deux minutes par intervention pour que tout le monde puisse s'exprimer. Nous vous remercions de ne pas dire seulement si vous êtes pour ou contre le projet, mais d'expliquer pourquoi et de donner votre avis sur les scénarios proposés.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : La parole est au Monsieur qui voulait parler tout à l'heure. Monsieur ?

Abdullah Abdellah MANDELA, habitant de Kani-Kéli : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de M. MANDELA de Kani-Kéli qui a une question. Est-ce que c'est la ville de Pamandzi qui demande de l'aide ou qui est-ce qui demande à ce que ce débat ait lieu ? Est-ce l'État qui demande à ce que l'on discute de cela ?

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Nous allons rappeler que le débat public est une obligation légale, c'est la loi depuis 2002, qui consiste à laisser la parole à la population pour exprimer son avis sur les grands projets d'infrastructure et d'envergure nationale qui peuvent avoir de gros impacts sur la population, notamment lorsque ce projet dépasse un certain seuil. C'est le cas ici puisque le projet de la piste longue est supérieur à 100 M€, donc le débat public est obligatoire. Voilà pourquoi nous sommes là aujourd'hui pour écouter vos avis.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Quelqu'un d'autre souhaite la parole ? Oui, Madame derrière ?

Fatima SAIMBOU, habitante de Kanibé : *Propos en shimaoré.*

Elle traduit elle-même ses propos : Si vous me permettez, moi j'ai déjà travaillé dans le tourisme, donc aujourd'hui j'ai constaté par rapport au débat que l'environnement mahorais

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

– que ça se passe à Pamandzi, à Mtsamboro ou à Boueni – c'est toute Mayotte qui est concernée, parce que Mayotte est une petite île. Donc je voudrais savoir aujourd'hui, parce que l'on parle de l'environnement, de l'économie, de tout... Donc aujourd'hui, quand on perd quelque chose, on en gagne. Le proverbe dit que pour mieux sauter, il faut reculer. Donc là on recule par rapport à notre environnement, mais à la place, qu'est-ce que nous allons gagner en tant que jeunes Mahorais dans le tourisme ? Merci.

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Je pense qu'elle a traduit elle-même. Je pense que nous allons laisser la parole directement à la DGAC.

Yves DEBOUVERIE : Le projet de piste longue pour Mayotte est un projet qui doit s'apprécier sur le long terme. Ce n'est pas pour l'année prochaine que nous faisons cela. D'ailleurs, la piste ne sera pas mise en service avant 2018 et c'est un investissement qu'il faudra rentabiliser sur une très longue période : 20 ans, 30 ans, 40 ans. C'est donc vraiment pour l'avenir que nous avons un débat public ce soir sur le projet de piste longue. Et les jeunes d'aujourd'hui, ce sont eux qui verront tous les avantages de cette piste longue au niveau du transport aérien et – nous l'espérons – pour le développement économique, y compris développement du tourisme.

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Une autre question. Ah, la traduction...

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Je voulais juste rappeler que vous pouvez reprendre la parole puisque vous avez dit que vous aviez plusieurs questions. Vous pouvez reprendre la parole après, sans problème. Une question ? M. le Maire ici devant.

El Sadate SOULAIMANA : Ma question ou mon observation, je vais le faire en mahorais pour que les habitants qui sont ici puissent comprendre au mieux ce que je veux dire et que mon ami – on a eu l'occasion de partager les bancs de l'école ensemble – me traduira. *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il a tenu à exprimer sa pensée en shimaoré pour que chacun comprenne exactement sa position. Son premier point de vue, c'est qu'il faut que nous puissions peser le pour et le contre dans ce projet. Parmi les images que l'on nous a montrées, ainsi que les paroles qui nous ont été adressées, nous nous rendons compte bien sûr qu'il y a beaucoup plus d'avantages que d'inconvénients. Maintenant, la question qui se pose, étant donné qu'il y a deux scénarios, lequel faut-il choisir ? Donc, selon, lui, c'est le scénario 1 qui permettra de boucler les travaux le plus rapidement et qui serait le mieux et qui permettrait d'avoir une piste qui s'écarte le plus possible de la ville de Pamandzi pour éviter tous les inconvénients que l'on connaît déjà aujourd'hui.

Zoubair Ben Jacques ALONZO : La parole est au Monsieur derrière.

Djamal BACARI, habitant de Kani-Kéli : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Monsieur souhaite que l'on accepte ce projet et que l'on fasse la piste longue pour éviter tous les inconvénients que l'on rencontre actuellement avec la piste actuelle, c'est-à-dire tous ces détours par des aéroports divers pour aller là on l'on veut aller. Donc il souhaite vivement que ce projet aboutisse.

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Oui, une autre personne dans la salle ? Madame ?

Hélène BOUDET, habitante de Bouéni : Bonjour, je suis Hélène BOUDET de Bouéni. J'ai essayé de chercher à lire le projet, d'avoir un document comme cela se fait en métropole. Je ne l'ai pas trouvé, donc je voulais savoir s'il est consultable et où, parce que même dans les documents, je n'ai pas vu où on pouvait le trouver. Alors j'ai compris que l'on peut le voir sur Internet, mais comme vous le savez, ce n'est pas très facile ici. Parfois il faut télécharger la nuit pour avoir un dossier. Donc il faut vraiment avoir envie de le lire. Donc ma première question est de savoir si on peut le consulter sur papier et où. Ma deuxième question, dans le document de synthèse, vous parlez de déplacement d'espèces, donc je voulais savoir quelles espèces vous pensiez déplacer lors des travaux. Je suppose que ce n'est pas un dugong : si l'on déplace un dugong, je ne pense pas qu'il va revenir. Les tortues, bon, voilà. Ce sont mes deux questions.

Zoubair Ben Jacques ALONZO : D'accord, nous allons traduire.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Alors, il y a deux questions. Une question sur comment se procurer les documents du débat et une autre sur les travaux, les déplacements des animaux si je résume bien. La deuxième question, nous laisserons la DGAC y répondre. Pour la première question, comment vous procurer les documents : comme nous vous l'avons présenté tout à l'heure, déjà ici lors des réunions de débat public, vous avez le stand dehors sur lequel vous pouvez vous procurer tous les documents existants. Vous pouvez également nous contacter à la CPDP : nos collègues de la CPDP sont dans la salle, nos locaux sont à Kawéni et leurs coordonnées sont marquées sur les documents qui vous ont été distribués. Vous pouvez avoir toutes les informations, toutes les études existantes pour bien lire et connaître le projet.

Hélène BOUDET : *Parle hors-micro.*

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Oui justement... Non il est disponible à la CPDP, il est disponible lors des réunions publiques, il est disponible en ligne. Donc voilà tous les moyens qui sont à disposition pour vous procurer les documents. Après, pour vous exprimer, il y a les débats publics, il y a les cahiers d'acteurs, il y a le site Internet. Tous ces moyens-là sont à disposition.

Pour la deuxième question, je vais laisser la DGAC vous répondre.

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

Jérôme ROSSI : Bonjour. Pour rappeler également qu'au siège de la CPDP, il y a également des études environnementales disponibles et notamment l'état initial de l'environnement qui est un dossier très complet, qui fait plus de 200 pages, et dans lequel ont été recensées les espèces les plus intéressantes de la zone d'étude. Donc vous pourrez le consulter en même temps si cela vous intéresse.

Pour revenir sur le déplacement des espèces, nous pouvons identifier deux enjeux majeurs : l'enjeu maritime et terrestre. Je commence par le terrestre : pour construire un remblai, il faut prélever les matériaux. Les zones envisagées sont les collines situées au nord de l'aéroport. Sur la colline du Four-à-Chaux, il n'y a pas d'espèces majeures, mais sur la colline de Labattoir, les études entomofaunes de recherche d'insectes ont montré des espèces endémiques, des espèces protégées et même des espèces nouvelles qu'il faudra prendre en compte et déplacer sans doute si nous prenons des matériaux dans cette colline-là. Au niveau marin, le déplacement d'espèces auquel nous pouvons penser, c'est le déplacement de coraux au niveau du récif interne au cas où il faudrait réaliser un appontage pour la réalisation des pistes convergentes. Par contre, pour le dugong qui se nourrit d'herbier, il n'y a pas de déplacement d'espèce concluant qui a été réalisé, donc nous allons dire que cela n'existe pas vraiment pour le moment. Cela reste de l'expérimentation et ce n'est pas encore applicable à l'état actuel des connaissances.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Une autre question ? Un avis ? Oui, Monsieur devant.

Ibrahim SALIM, habitant de Kani-Kéli : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Donc la préoccupation de Monsieur, c'est qu'il constate que la Petite-Terre est petite. Elle est très petite et nous avons besoin, pour le remblai, d'avoir énormément de matériaux. Donc prélever ces matériaux uniquement sur cette toute petite terre ne va-t-il pas engendrer des conséquences désastreuses sur la population dans quelques années ?

Yves DEBOUVERIE : Il faut effectivement un grand volume de matériaux pour faire les remblais en vue de construire la piste longue. Les estimations, c'est 3 ou 4 millions de m³, donc beaucoup. Une petite partie de ces matériaux sera constituée de matériaux que l'on appelle des matériaux nobles, c'est-à-dire des enrochements, des gros blocs de pierre ou même des cailloux bien calibrés qui seront très certainement prélevés en Grande-Terre et qui seront amenés par barges jusqu'à Petite-Terre. Mais pour la majorité, c'est-à-dire 80 % des matériaux, ce sont des matériaux de remblai qui n'ont pas de qualité particulière et qui

sont disponibles sur Petite-Terre, les collines de Four-à-Chaux et de Labattoir. Alors la question que vous posez, c'est : est-ce que le fait de prélever des matériaux sur la colline de Labattoir gênera pour l'avenir la vie des habitants de Petite-Terre ? Je crois que ce qu'il faut dire, c'est qu'il y a un gros volume de matériaux, mais ce n'est quand même pas toute la colline, loin de là. La colline de Labattoir ne sera pas rasée, très loin de là. Nous avons fait une étude pour avoir une image synthétique de ce qui resterait de la colline de Labattoir – je ne sais pas si nous aurons le temps de les mettre aujourd'hui – mais la colline de Labattoir, après aménagement paysager reste une colline qui marque le paysage à Petite-Terre et qui aura toujours son rôle de barrière entre le nord et le sud, entre Labattoir et Pamandzi. Donc je pense que les prélèvements des matériaux de remblai en Petite-Terre, une fois les travaux effectués – il y aura des nuisances pendant les travaux –, ne devraient pas poser de problèmes pour l'avenir de la vie des habitants de Petite-Terre.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Pour bien montrer ce que cela va donner dans le futur, nous allons vous passer les images de l'avenir, des perspectives de comment cela va être une fois que nous aurons prélevé les matériaux.

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

Yves DEBOUVERIE : Voilà une première série. Ce sont des images de synthèse, donc des images qui ont été calculées par des ingénieurs à partir d'images réelles. Donc voilà une vue du sud-ouest... la piste est sur la droite de l'image et donc on regarde du sud vers le nord et nous voyons l'évolution de la colline de Labattoir avec les prélèvements de matériaux. Donc vous voyez que la colline de Labattoir est diminuée. Il faut évidemment bien faire attention pour voir l'évolution de l'image, mais il y a une nette diminution de la colline de Labattoir, mais une fois que le remodelage paysager est fait, cette colline reste un élément du paysage. La partie qui est vilaine en bas à droite de la colline de Labattoir, c'est la carrière actuelle. Nous n'avons pas touché à la carrière actuelle.

Peut-être y a-t-il une autre série de vues après ? Vue du nord-ouest. Nous sommes au nord de la piste, nous pouvons voir à gauche la colline de Labattoir et à droite nous voyons la piste longue qui est créée sur un remblai le long de Pamandzi.

Voilà encore une autre vue, vue du bout de la piste. L'allongement de la piste, la création de la piste oblique et nous avons remarqué que la colline de Labattoir avait pendant ce temps-là diminué un peu. Enfin, un peu... Bien diminuée... Mais cela reste une colline.

Voilà d'autres vues qui montrent la même évolution.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Une autre question ? Oui, Monsieur.

Abdullah ATTOUMAIN, dit Black, Kanibé : Je m'appelle Black, je suis habitant de Kanibé. Moi je vais m'exprimer en mahorais pour que les mamans puissent bien comprendre. *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : M. Black, habitant de Kani-Kéli, constate qu'en réalité, aucun Mahorais ne va aller à l'encontre de ce projet de piste longue. Mais sa question, c'est : est-ce que c'est un projet réaliste ? Est-ce que réellement ce projet verra le jour parce qu'à tout bout de champ on sort des problèmes d'environnement, d'animaux, d'insectes ? Il ne comprend pas très bien parce que cela arrive que l'on détruise des maisons d'humains, de gens, et on ne se pose pas ce genre de questions. Est-ce que dans ce cas les animaux sont plus importants que les hommes ? Donc il veut savoir si ce projet verra le jour et dans quel cadre.

Yves DEBOUVERIE : Nous sommes dans une procédure obligatoire comme cela a été dit tout à l'heure. D'abord nous avons un projet de créer une piste longue sur l'aéroport de Mayotte. Ce projet est concret. Si l'État ne voulait pas faire la piste, il n'y aurait pas de débat public. Donc nous présentons ce projet aux habitants de Mayotte et c'est simplement après que le ministre, que le gouvernement pourra rendre une décision pour dire s'il poursuit le projet ou s'il l'arrête ou si des conditions doivent être requises avant de lancer le projet définitivement. Donc nous sommes dans une procédure aujourd'hui. La décision viendra après le débat public, conformément à la loi.

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

Yves DEBOUVERIE : Je voulais compléter puisque la question de l'environnement a également été évoquée. Là aussi nous avons des contraintes juridiques fortes pour faire notre projet, dans la mesure où nous avons l'obligation de sauvegarder le plus possible l'environnement. Nous avons d'abord l'obligation de déterminer s'il y a des impacts négatifs sur l'environnement avec notre projet. Nous ne pouvons pas seulement dire « On s'en fout, ce n'est pas grave, de toute façon construisons la piste. » Non, il faut que nous regardions quels sont les dégâts que nous risquons de causer à l'environnement. Il faut ensuite étudier cela pour essayer de réduire le plus possible les impacts négatifs sur l'environnement. Si nous ne pouvons pas tout éliminer en matière d'impacts négatifs, il faut que nous ayons des mesures compensatoires pour compenser les dégâts causés par l'environnement. Donc il y a quand même des contraintes juridiques très fortes et qui s'imposent à nous. Cela ne veut pas dire que l'environnement ne va pas permettre de construire le projet. Par contre l'environnement est un sujet de débat public puisque certains disent « Ce n'est pas grave, faisons la piste longue quand même. » D'autres disent « Non, il faut protéger l'environnement et donc peut-être faut-il renoncer à la piste ? » Mais cela, c'est vous qui le dites, c'est un sujet de débat.

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.

Yves DEBOUVERIE : Quand je parle d'environnement, ce n'est pas seulement pour parler du lagon, pour parler du dugong ou des tortues, pour parler de la colline de Labattoir, mais c'est aussi parler des conséquences du projet pour les hommes. Par exemple, en termes de bruit, c'est un sujet important pour les habitants de Pamandzi.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Est-ce que les réponses apportées répondent complètement à votre interrogation ? D'accord, une autre question ? Oui, Monsieur.

Saindou ALHADHURINA, adjoint au maire de Kani-Kéli : Bonjour, je m'appelle Saindou ALHADHURINA, adjoint au maire de la mairie de Kani-Kéli. En fait, ce que je voulais poser comme question par rapport aux responsables : nous savons tous que la piste longue, c'est un bon projet. Mais il y a aussi bien des inconvénients que des avantages. Ce que je voulais poser comme question : si 50 % des Mahorais répondent « oui » au projet de la piste longue et 50 % répondent « non » au projet ? Nous savons tous qu'au niveau de l'environnement, il y aura un impact, c'est l'inconvénient. L'avantage, c'est par rapport au temps de vol Paris-Mayotte qui va être réduit, ce qui fait que le billet va baisser, il y aura un rendement sur le porte-monnaie. Alors qu'est ce qui se passera si 50 % veulent et 50 % ne veulent pas et sont contre ? Le projet verrait-il le jour oui ou non ?

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

Yves DEBOUVERIE : Alors pour répondre à votre question, dire que le débat public n'est pas un référendum, donc on ne vous demande pas de voter « oui » ou « non ». Évidemment si tous les Mahorais disaient qu'ils étaient contre la piste longue, le gouvernement aurait du mal à pousser le projet après, c'est évident. Mais nous savons bien que ce n'est pas le cas. Donc une décision du gouvernement sera prise après le débat public pour savoir si l'on poursuit ou non.

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Est-ce que nous avons répondu à votre question ? Oui ? Traduction.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Oui, une autre question par là, Madame ?

Mme Ali HASSIFOI, habitante de Passi-Kéli : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il s'agit de Mme HASSIFOI de Passi-Kéli, fille de Mayotte, qui vous demande de

lui pardonner si elle ne parle pas très bien, parce que c'est la première fois qu'elle prend la parole en public. L'idée ici, c'est de circuler pour récolter les idées et les avis de tous les Mahorais à propos de la piste longue, piste longue qui normalement doit se faire, mais se heurte à un problème environnemental. Elle fait constater que Mayotte est entourée de mer. Mayotte est petite et Mayotte voudrait être comme tout le monde ailleurs. Donc nous ne pouvons pas faire d'omelette sans casser des œufs : il faudrait donc, même si l'on empiète sur la mer, faire cette piste longue pour obtenir des titres de transport moins chers, pour gagner en termes de temps de trajet et pour pouvoir être à l'aise comme ailleurs. Si nous observons le respect total de l'environnement, rien ne pourra se faire à Mayotte. Elle revient pour redemander que l'on fasse la piste longue pour nous permettre une liberté de circuler plus grande.

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Une réaction de la DGAC sur la baisse des prix ou le gain en temps de trajet ? D'accord. Une autre question ? Oui, M. El Sadate.

El Sadate SOULAIMANA : Je pense que si nous voulons que Mayotte se développe en termes d'économie, si nous voulons que Mayotte s'ouvre dans le monde, je pense que ce projet ne devrait pas être en discussion, mais considéré comme une nécessité. Par contre, une fois que ce projet sera réalisé, je pense que nous aurons une nécessité des hommes pour le faire fonctionner. Ma question : est-ce qu'aujourd'hui, en parallèle de ce débat, on a déjà pensé à la formation de jeunes Mahorais qui peuvent, une fois que ce projet sera réalisé, faire fonctionner le futur aéroport de Mayotte qui sera – si je comprends bien à travers ces images – un aéroport moderne ? Dans un aéroport moderne, je pense qu'il nous faut des gens bien formés à travers les langues, bilingues, des ingénieurs, etc. Avons-nous déjà pensé à cette nécessité pour que, dès à présent, nous mettions déjà à table la question de l'occupation de cet aéroport par des jeunes Mahorais ? Nous savons tous que si le débat aujourd'hui porte sur la vie chère mahoraise, c'est parce que tous les Mahorais sont dehors parce qu'aujourd'hui nous savons tous que les postes nécessitent des gens formés.

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

Yves DEBOUVERIE : Le projet de piste longue s'inscrit dans le cadre du développement de l'aéroport de Mayotte. Bien évidemment, avec la croissance du trafic, les emplois directs sur l'aéroport de Mayotte vont augmenter. Il faut quand même avoir une idée des chiffres en tête. Je crois qu'actuellement sur l'aéroport, il y a environ une centaine d'emplois, peut-être un peu plus, mais pas énormément. Avec la croissance du trafic et la piste longue, nous prévoyons que, dans les années 2020, il y aura une cinquantaine d'emplois en plus. Donc ce n'est pas énorme, mais ce sont toujours des emplois nouveaux qui seront créés sur l'aéroport grâce à la croissance de l'activité. Par ailleurs, pour votre information, le chantier lui-même pour les travaux de la piste longue, les estimations initiales qui restent à préciser seraient de l'ordre d'une centaine d'emplois pour la durée du chantier.

En termes de formation, la formation des jeunes pour accéder aux emplois de l'aéroport, c'est quelque chose qu'il est certainement souhaitable d'organiser avec les autorités qui sont responsables dans ce domaine, en ayant en tête que certains emplois sont quand même très techniques, notamment les emplois des compagnies aériennes ou de l'aviation civile ou des gendarmes, etc. Il y a des filières qui existent avec des concours au niveau national et des écoles en général en métropole. Il y a d'autres emplois moins qualifiés pour lesquels les filières sont déjà organisées sur l'aéroport et qui vont progressivement se développer.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Une autre question ? N'hésitez pas à donner vos avis sur les scénarios proposés tout à l'heure. Oui ?

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

Abdullah Abdellah MANDELA : *Propos en shimaoré.*

Zoubair Ben Jacques ALONZO : On reste sur le débat s'il vous plaît. Monsieur, merci pour votre intervention. S'il vous plaît... Nous souhaitons quand même rappeler que nous sommes ici pour un débat public sur la piste longue, donc restons sur le sujet s'il vous plaît. Nous allons traduire la première partie qui était donc sur la piste longue.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Il voulait finir son propos. Je rappelle que c'était encore M. MANDELA. Sa question était de savoir qui demande de l'aide : est-ce que Pamandzi ou est-ce que c'est l'État ? Si c'est l'État qui demande de l'aide, c'est-à-dire qu'il demande notre avis, l'État est un menteur puisqu'à chaque fois qu'un État a envie de faire des choses ici, il les fait sans notre avis. Je m'arrête là ?

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Oui, je pense. S'il vous plaît, est-ce qu'il y a une autre question ? Oui, Monsieur derrière.

Abdou FOUNGOUO : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était M. [RANGA] qui dit qu'à cette réunion, celui qui parle parle au nom de Mayotte toute entière. Mayotte a choisi de rester française pour être libre. Mayotte a choisi la départementalisation pour être libre. Mais au vu du déroulement du débat, nous sommes en train de constater comme une sorte de légère ségrégation à ce projet. Certaines des idées qui sont avancées sont des idées qui poussent Mayotte à reculer. Ce projet de piste longue est un projet de développement qui pourrait sortir Mayotte des problèmes, notamment des problèmes de la cherté et des problèmes de l'enclavement. Monsieur voudrait qu'on fasse la piste longue.

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Nous allons apporter une petite réponse. Le débat public repose sur une confrontation des arguments de tous ceux qui souhaitent d'exprimer sur le projet de piste longue. Nous vous demandons donc de respecter les positions exprimées par les participants. Vous pouvez bien sûr donner votre avis par rapport à ces positions, mais on respecte les positions des uns et des autres. S'il y en a qui sont pour, s'il y en a qui sont contre, on respecte et chacun donne ses arguments. Merci.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Une autre question ? Oui, Monsieur derrière et puis on revient au Monsieur devant.

Moussa SALIM : *Propos en shimaoré.*

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Monsieur, est-ce que vous pouvez conclure, s'il vous plaît ?

Moussa SALIM : *Propos en shimaoré.*

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Traduction.

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Monsieur tenait à saluer l'assemblée ici présente, ainsi que tous les Mahorais qui nous écoutent. Il voulait dire que dans n'importe quel pays, on ne peut pas avancer sans apporter un bouleversement ou un changement. L'exemple qu'il a pris, c'est celui de la route. On ne peut pas faire une route sans couper des arbres et détruire des collines. Il tenait aussi à remercier les autorités qui sont ici présentes, en particulier celles qui conduisent ce débat puisque cela fait déjà un moment qu'il entend parler du débat qui est déjà passé partout dans les autres communes de Mayotte. Aujourd'hui, il constate effectivement que vous êtes là dans la commune de Kani-Kéli. Ensuite, concernant la piste, cela fait déjà longtemps qu'on en parle. M. BAMANA avait défendu un tel projet. Avoir des vols directs vers la métropole ou vers la Mecque par exemple, c'est quelque chose d'inestimable. Passer par la Réunion, c'est une aberration. Cet aéroport doit absolument être construit car c'est la condition du développement de l'île si nous voulons faciliter les voyages quels que soient les motifs.

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci pour cet avis. Une autre question ? Oui, Madame ? Après on revient au Monsieur devant, tout à l'heure.

Hélène BOUDET : Je vais donner mon avis personnel, qui est un avis d'écologiste puisque je suis écologiste de formation. Donc je vais le dire clairement puisque personne ne l'a dit encore : moi je suis contre le projet de piste longue. Ceci dit, je sais très bien qu'il se fera et que Mayotte ne peut pas y échapper puisque c'est un projet que vous portez depuis très longtemps et que c'est la mouvance locale, on va dire, et que vous en avez besoin. Ceci dit, je voudrais savoir, si en faisant la première option que vous avez proposée, la première partie donc, est-ce que cela permettra des vols directs ? Si oui, je pense que de faire déjà la

première tranche, c'est ce qui me fait penser que si je devais choisir un des deux projets, je choisirai le premier, qu'en faisant la première tranche, on pourrait voir les impacts autant positifs que négatifs sur l'environnement et sur les populations. 100 camions qui passent tous les jours dans Pamandzi, je ne sais pas si ce sera très joyeux pour les habitants là-bas, sachant que cela va se reproduire après pour la suite de la piste. Et quand cette partie sera réalisée, je pense que les technologies aéronautiques auront progressé et peut-être que cette partie suffira et il n'y aura pas besoin de faire la suite.

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

Yves DEBOUVERIE : Je répondrai tout d'abord en vous rappelant qu'il existe un projet de vol direct de Mayotte vers Paris avec la piste actuelle, sans que nous soyons obligés de l'allonger. Ce projet que vous connaissez a été reporté pour des raisons techniques, pour des raisons de sécurité des populations et nous espérons qu'il pourra néanmoins être lancé l'année prochaine par la compagnie qui l'a annoncé. Pourquoi faut-il allonger la piste alors qu'il y a déjà un projet de vols directs de Mayotte vers Paris avec la piste actuelle ? Parce que ces vols directs avec la piste actuelle ne pourraient pas se faire tous les jours et dans n'importe quelle condition météorologique. En effet, dès que la piste serait mouillée ou dès qu'il y aurait du vent du nord, l'avion ne pourra pas décoller avec le plein de passagers et avec le plein de carburant pour rejoindre directement Paris. Ceci pourra arriver dans environ 15 % des cas, notamment pendant les mois où il pleut et où il y a du vent du nord, c'est-à-dire entre janvier et mars. Donc dans un certain nombre de cas, le vol ne pourrait pas relier directement Paris et le pilote serait obligé de faire une escale intermédiaire pour refaire le plein de carburant avant de rejoindre Paris, d'où un retard à l'arrivée à Paris.

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

Yves DEBOUVERIE : La question qui se pose est : quelle piste faut-il pour que l'avion nouveau puisse faire des vols directs vers Paris quelle que soit la météorologie ? Pour cela, c'est un allongement à 2 300 m qui est nécessaire, cela correspond à l'étape 1 du scénario 1 telle que je l'ai présentée tout à l'heure : l'allongement de piste suffirait pour que les vols directs de Mayotte vers Paris puissent se faire par tout temps. Ensuite pourquoi proposer une piste encore plus longue de 2 600 m ? C'est pour d'autres besoins qui pourraient intervenir plus tard, notamment l'utilisation d'avions moins performants par d'autres compagnies. Et surtout nous pensons à l'avenir, un moment où il sera justifié au plan économique d'utiliser un avion encore plus gros, par exemple les Boeings 777-300, qui sont utilisés entre Paris et la Réunion par Air France et Air Austral, qui sont un peu plus gros que les avions qui viennent à Mayotte.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Le Monsieur devant d'abord.

Ibrahim SALIM : *Propos en shimaoré.*

L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : Monsieur a essentiellement deux interrogations. Il voulait savoir dans un premier temps les projets similaires qui ont eu lieu dans d'autres territoires d'outremer – les Antilles, la Réunion, etc. – est-ce que l'on a procédé de la même façon ? Est-ce que l'on est allé poser des questions, consulter des gens ou bien c'est une faveur qui a été réservée uniquement à Mayotte ? Sa deuxième question, c'est qu'il se rappelle, qu'étant petit aux Comores, il y avait un aéroport. On avait besoin de prolonger la piste, d'avoir un aéroport plus grand et, en fin de compte, au lieu de prolonger, une décision a été prise pour faire un aéroport ailleurs dans un autre endroit au lieu d'aménager l'aéroport qui existait déjà. Donc par rapport à Mayotte, il constate que Petite-Terre, c'est petit et la question qui se posait : est-ce que dans le temps on ne va pas avoir un tassement et ensuite se rendre compte que ce n'était pas là qu'il fallait faire cet aéroport. Il avait entendu parler d'un aéroport à Combani : qu'est-ce que c'est devenu ?

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Nous allons repréciser les questions parce que je crois qu'il y a deux questions : une qui est sur le principe du débat et l'autre. La première question, si j'ai bien compris, c'est est-ce qu'il y a des débats publics partout sur les territoires si on a un projet de telle dimension ? C'est ça ? D'accord. Et la deuxième question : est-ce que dans plusieurs années, le terrain ne va pas s'enfoncer et on se retrouvera contraint d'aller construire un autre aéroport ailleurs. C'est ça ? La deuxième, je vous laisserai y répondre.

Pour la première question, je rappelle ce qui a été présenté en début. Le débat public est une obligation légale pour tout projet d'infrastructure de grande envergure qui dépasse un certain seuil : ici le seuil pour les projets d'aéroport, c'est 100 M€, donc nous sommes au-delà du seuil, c'est la loi. C'est la loi depuis 2002, donc c'est assez récent si on veut comparer par rapport à d'autres. Tous les projets qui ont été réalisés depuis 2002 ont eu à passer en débat public, comme le nôtre.

Je vais laisser la parole à la DGAC pour la deuxième question.

Pierre PINSON : Est-ce que l'on pourrait faire cet aéroport ailleurs ? Le porteur de projet s'est bien sûr posé la question, et depuis de nombreuses années, puisque plusieurs sites ont été envisagés. Sur la Grande-Terre, deux sites ont été envisagés et sur la Petite-Terre, un autre site que l'aéroport. Les deux sites envisagés sur la Grande-Terre ont été Combani et aussi Majicavo. Les études ont été conduites de la même façon, c'est-à-dire que sur chacun de ces sites, nous avons regardé quelles étaient les contraintes qui étaient liées au site, quelles étaient les atteintes sur l'environnement et nous avons fait un bilan de tout cela. Sur la Petite-Terre, nous nous sommes aussi posé la question sur le site des Badamiers. Chaque fois, nous sommes tombés sur des problèmes environnementaux, soit de protection des obstacles qui étaient délicats. En ce qui concerne Combani, nous avons principalement butté sur le problème d'espace parce que nous aurions dû détruire beaucoup de zones qui sont

des zones agricoles. Il n'y a pas beaucoup de zones dévolues à l'agriculture sur Mayotte et Combani en est une très intéressante. Donc nous aurions dû détruire beaucoup de zones utilisables pour l'agriculture et aussi la moitié de la ville de Combani. Donc cela a suffi pour que le projet ne soit pas retenu. Sur le site de Majicavo, il y a eu beaucoup de problèmes dus aux populations qui avaient beaucoup augmenté et des problèmes environnementaux. C'est la raison pour laquelle c'est le site de l'aéroport qui a été gardé. Il faut bien voir aussi l'argument qui est qu'en matière de coûts – parce qu'il faut aussi raisonner en matière de coûts – construire un aéroport ailleurs coûte beaucoup plus cher puisque là nous n'avons pas que la piste à considérer, mais aussi toutes les autres infrastructures de l'aéroport : l'aérogare, les taxiways qui permettent aux avions de rouler et tous les bâtiments qui sont autour et tout ce qui est en dehors de l'aéroport et qui permet les voies d'accès à l'aéroport. Donc un projet d'aéroport est immensément plus coûteux qu'une extension d'un aéroport.

J'ai cru dans la question que vous posiez la question de savoir si cet aéroport aura de l'eau ou risquait d'avoir un jour des problèmes liés à la montée des eaux. C'est un problème que nous rencontrerons surtout dans les aéroports dits côtiers. Nous trouverons cela partout en métropole et partout dans le monde quand on construit un aéroport côtier. Ces données ont été intégrées dans l'évaluation du projet, dans le projet. L'aéroport qui sera construit sera à une hauteur de 7 ou 8 m par rapport au niveau moyen de Mayotte, le NGM. Il n'y a pas de risque sur les dizaines d'années, voire beaucoup plus qui viennent que nous ayons un problème lié à cette montée des eaux. Excusez-moi pour la durée de la réponse et donc pour la durée de la traduction.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci, nous allons prendre les dernières questions et conclure. La parole est à Monsieur derrière.

Mohamed ALI : Bonjour, je vais parler en français parce que je ne maîtrise pas très bien le shimaoré. En vous écoutant parler, on a l'impression que vous êtes un peu contradictoires. Vous nous dites que les projets que vous avez délaissés à Combani et à Majicavo, c'est pour des problèmes de coûts. Vous nous dites aussi que si vous avez abandonné le projet de Majicavo et de Combani, c'est pour des problèmes environnementaux. Sauf que nous savons bien que quand vous allez faire la piste longue en Petite-Terre, vous serez obligés de réaménager le site. Quand même, l'aérogare de Petite-Terre n'est pas une aérogare, c'est juste un amas de tôle où tout le monde atterrit, mais ce n'est pas vraiment une aérogare. Donc cela oblige, quoi qu'il en soit, d'aménager une aérogare avec les infrastructures nécessaires. Les problèmes environnementaux, nous savons que vous allez détruire le lagon de Mayotte. Vous êtes d'accord avec nous ? Donc comment pouvez-vous dire que, pour des raisons d'environnement, vous allez abandonner le projet de Grande-Terre pour un projet de Petite-Terre ? En plus, pourquoi vous ne prolongez pas l'aérogare vers les terres au lieu de prolonger vers la mer ? Donc c'est ma question, merci.

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

Pierre PINSON : Il faudrait sûrement beaucoup plus de temps que nous n'en avons aujourd'hui pour exposer tous les avantages et inconvénients de chacun des sites envisagés. Mais si nous reprenons brièvement, concernant Combani par exemple : le site de Combani est un site avec beaucoup de collines autour. Quand on parle d'un aéroport, il ne faut pas seulement 2 500 m de piste, mais il faut aussi des dégagements extérieurs à l'aéroport très importants, sur une quinzaine de kilomètres, qui permettent aux avions d'être, au décollage et à l'atterrissage, très loin des obstacles. À Combani, cela posait beaucoup de problèmes. À Combani, comme je l'ai dit aussi, les problèmes étaient très importants en ce qui concernait les zones agricoles qu'il aurait fallu interdire à l'agriculture. Troisièmement, nous détruisions la moitié de la ville. Donc ce sont quand même des problèmes environnementaux beaucoup plus importants que ce que l'on peut rencontrer sur les projets que l'on considère sur la Petite-Terre. En ce qui concerne Majicavo, la zone urbanisée est très importante et il y avait une détérioration d'une mangrove extrêmement importante. Nous pourrions multiplier les exemples qui font que, sur Majicavo et Combani, les atteintes à l'environnement étaient vraiment beaucoup plus importantes que sur le site de Petite-Terre.

Sur votre deuxième point sur le fait qu'il faut aussi construire une nouvelle aérogare, c'est déjà prévu sur le site de la Petite-Terre puisque le directeur général a souhaité que les deux projets de construction de la future aérogare et d'extension des pistes soient deux projets dissociés. Donc on parle du calendrier pour les pistes, c'est de l'ordre de 2017. Quand on parle du calendrier pour la nouvelle aérogare, c'est du très court terme puisque l'inauguration de la future aérogare sera aux alentours de mi-2013. Donc cela se fera tout de suite, mais cela se fait sur le site actuel et cela coûte évidemment beaucoup moins cher parce que toutes les infrastructures nécessaires autour existent déjà. Si nous avions dû construire tout cela sur un site nouveau, cela aurait été beaucoup plus coûteux.

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Une toute dernière question. La traduction d'abord.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Monsieur, vous voulez plus de précisions ? D'accord.

Mohamed ALI : Concernant le prolongement de la piste vers l'intérieur ? Et j'ai l'impression que c'est aussi un problème de coût en fait parce qu'on ne veut pas s'engager financièrement, on veut faire un aéroport peut-être local, mais on ne se donne pas les moyens de faire l'aéroport. À mon avis, ce qui pose souci, c'est bien le financement du projet. À mon avis, vous avez déjà pris votre décision, le débat – comme a dit quelqu'un – c'est juste à la mode, c'est juste pour nous dire qu'on a décidé comme ça, c'est juste pour nous tenir au courant. Mais est-ce que notre débat sert à quelque chose ? Dans ce cas je crois qu'il faut se poser des questions. En tout cas, la réponse n'a pas été donnée concernant le prolongement de la piste vers l'intérieur. J'attends une réponse pour cela.

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

Yves DEBOUVERIE : Alors, pourquoi n'avons-nous pas le projet d'allonger la piste actuelle vers la terre et non pas vers la mer ? C'est cela la question ? En fait, allonger la piste actuelle vers la mer aboutirait très rapidement à une impossibilité d'exploiter. En effet, si on fait une piste longue de 2 600 m en prolongeant la piste actuelle vers Pamandzi, le bout de la piste arrive pratiquement à la gendarmerie. Vous voyez qu'il faut complètement raser tous les anciens quartiers de Pamandzi. Donc c'est un coût humain considérable qui n'est pas envisageable. En plus, en faisant cela, la piste se rapproche de la colline de Labattoir et des obstacles à côté de la colline de Labattoir qui font que les avions ne pourront pas exploiter cette piste-là. Donc il y a une impossibilité aéronautique et une impossibilité humaine pour faire la piste longue sur la terre à Pamandzi.

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. Une toute dernière question ? Oui, la traduction.

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

Zoubair Ben Jacques ALONZO : Merci. S'il n'y a plus de questions, nous allons conclure. Je passe donc la parole à ma collègue Nadira pour la conclusion

Nadira MALECK-BERTRAND : Nous vous remercions vivement de votre participation à ce débat public. Vos questions, vos avis et vos interventions ont été à la fois intéressants et diversifiés. Plusieurs thématiques ont été abordées, telles que l'utilité du projet, les avantages et les inconvénients de la piste longue, les impacts environnementaux notamment sur les différents sites retenus en amont pour la construction du projet, la durée du vol, le prix du billet d'avion, les enjeux économiques, la formation des jeunes et enfin la conséquence des vols long-courriers avec escale notamment la fatigue des personnes âgées ou le déplacement des pèlerins vers la Mecque.

Merci encore pour votre participation. Nous vous rappelons que le prochain débat aura lieu demain à Pamandzi, à 16 h. C'est une réunion thématique sur les impacts pour la population de Petite-Terre. Si cela vous intéresse, n'hésitez pas à venir vous exprimer.

Merci encore de votre participation et nous vous invitons à un petit pot de l'amitié à l'extérieur de la salle.

Applaudissements.

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

Fin de la réunion à 18 h 48.