

## **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***

—  
**03 décembre 2011**

***Pamandzi***

### **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
- 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)

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

*La séance est ouverte à 16 h 36 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 : *Propos en shimaoré.***

Je suis chargée d'animer ce débat sur le projet de piste longue de l'aéroport de Pamandzi. Mais je vais d'abord laisser la parole à Mme le Maire pour un mot de bienvenue.

**Ramlati ALI, maire de Pamandzi :** Merci Mme la Présidente de la Commission particulière du débat public. Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les notables, Mesdames et Messieurs les experts de l'aviation civile, Mesdames et Messieurs les représentants d'association, Mesdames et Messieurs mes chers amis. C'est avec plaisir que la commune de Pamandzi reçoit à nouveau, en cette période de fin d'année 2011, la Commission particulière du débat public sur la piste longue pour poursuivre les travaux relatifs au projet de piste longue. Le désenclavement de Mayotte passe nécessairement par le développement de l'aéroport, ce qui répond aux attentes locales de développement économique et touristique de l'île. Seulement les contraintes liées à l'étroitesse du territoire de la Petite-Terre et singulièrement celles de Pamandzi au regard des restrictions imposées par la zone aéroportuaire sont des sujets majeurs à débattre. Malgré tout, la municipalité de Pamandzi soutient tout projet d'infrastructure structurant susceptible de générer des emplois et aussi – ou du moins nous l'espérons – qu'un tel projet profitera d'abord aux Pamandziens, aux habitants de Dzaoudzi-Labattoir ainsi qu'à Mayotte toute entière. Cependant, les enjeux du débat doivent permettre de s'intéresser de manière responsable aux impacts éventuels sur la population de Petite-Terre et notamment aux effets du bruit et aux gênes sur la population de Pamandzi, aux dégradations de la qualité de l'air, de l'environnement en général, avec tous les risques de santé publique, aux problématiques du foncier, patrimoine historique, symbolique et ayant une valeur sentimentale inestimable pour tout Mahorais. Pour la municipalité, le choix définitif proposé est le scénario 1, étape 2, c'est-à-dire la piste convergente qui a le moins d'impacts sur le front de mer. Il s'agit d'ici d'aller vite sur le projet et ainsi réduire au maximum les effets de gêne sur la population. Ce débat est important et je ne peux que féliciter la Commission particulière d'avoir organisé ce débat public citoyen de grande envergure qui introduit un nouveau mode de gouvernance : la démocratie participative. Il ne me reste qu'à vous souhaiter un grand moment d'échange et de réflexion constructive : soyons nombreux et nombreuses à participer activement au débat. Joyeuses fêtes de fin d'année. Que l'année 2012 voit nos vœux les plus chers se réaliser. Merci de votre attention.

*Applaudissements.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci Mme le Maire. On traduit rapidement ? M. Rastami s'il vous plaît ? Ou Mme le Maire ?

**Ramlati ALI** : *Elle traduit son intervention en shimaoré.*

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci Mme le Maire. Je vais maintenant vous présenter les personnes présentes à cette tribune. À cette table sont présents les membres de la Commission particulière du débat public : à ma droite M. Franck MADJID, à ma gauche M. ZOUBAIR et deux autres personnes dans la salle, M. Mohamed MOINDJIE et Mme Nadira MALECK. À l'autre table, ce sont les représentants de la Direction générale de l'aviation civile. Ils représentent le maître d'ouvrage et je les laisse rapidement se présenter.

**Yves DEBOUVERIE, représentant de la DGAC au débat public** : Bonsoir. Je m'appelle Yves DEBOUVERIE, je viens de Paris pour représenter la Direction générale de l'aviation civile pour ce débat public. À ma gauche, Pierre PINSON qui est le délégué de l'aviation civile à Mayotte. Encore plus à gauche, Jérôme ROSSI qui est ingénieur au service national d'ingénierie aéroportuaire à Aix-en-Provence et qui s'occupe plus particulièrement du dossier de piste longue de l'aéroport de Mayotte.

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

**Anziza MOUSTOIFA** : *Propos en shimaoré.*

Nous allons donc vous présenter rapidement le programme de la réunion de cet après-midi. Cette réunion thématique complète les réunions qui ont eu lieu en juillet à Pamandzi et à Dzaoudzi-Labattoir. Vous aviez alors posé beaucoup de questions et nous avons demandé à la Direction générale de l'aviation civile de préparer de nouveaux éléments de réponse pour cette réunion thématique. La réunion d'aujourd'hui va donc se dérouler en deux temps. Tout d'abord, nous allons vous présenter rapidement le débat public, puis la Direction générale de l'aviation civile présentera le projet à travers un film et détaillera les impacts pour la population de la Petite-Terre. Dans un deuxième temps, 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 donc laisser la parole à M. Franck MADJID pour vous présenter ce qu'est le débat public.

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

**Franck MADJID** : Merci Mme la Présidente. Je vais vous expliquer le fonctionnement du débat public en quelques mots et nous reviendrons sur le sujet principal. Pourquoi ce débat public sur la piste longue est-il organisé et à quoi sert-il ? 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 oblige à soumettre au débat public les projets d'infrastructure aéroportuaire de plus 100 M€.

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 :** 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 l'opportunité et les caractéristiques du 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. 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 :** Nous allons maintenant laisser la parole à la direction générale de l'aviation civile pour vous présenter le projet et ses impacts pour la population de Petite-Terre.

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

**Yves DEBOUVERIE :** Pour présenter le projet, nous allons vous projeter un film en français 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 :** Nous allons poursuivre la présentation du projet avec des éclairages plus particuliers avec les impacts attendus en Petite-Terre du projet de piste longue. C'est le sujet principal de la réunion d'aujourd'hui.

**Jérôme ROSSI** : Bonjour. Diapo suivante s'il vous plaît. Bonjour, je vais donc vous présenter les aspects liés aux impacts en Petite-Terre. Ma présentation va se faire en trois parties : la première partie concerne les nuisances liées à l'exploitation d'un aéroport : cela concerne la gêne sonore actuelle et à long terme dans le cadre des scénarios proposés, le souffle et la qualité de l'air. La deuxième partie de ma présentation sera sur la simulation paysagère des impacts de prélèvements de matériaux sur les collines situées au nord de l'aéroport, qui sont les collines de Four-à-Chaux et de Labattoir et qui sont les lieux de prélèvement pressentis. Enfin, la dernière partie sera sur le déroulement des travaux en particulier les modes de transport des matériaux qui constituera probablement la gêne potentielle la plus importante. En termes de comparaison de gêne sonore... La traduction d'abord.

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

**Jérôme ROSSI** : Diapositive. Merci. Donc la DGAC a réalisé une modélisation de la gêne sonore. Cette modélisation se base sur un indice international que nous utilisons aux abords des aéroports et qui prend en compte notamment le nombre d'avions, le nombre de mouvements ou encore l'heure du mouvement puisque nous considérons qu'un mouvement est plus gênant le soir que la journée. Ces modélisations conduisent à la formulation de trois types de courbes : les courbes rouges que vous voyez sur la partie de droite qui représentent les courbes de bruit très fort, les courbes jaunes ou oranges qui représentent le bruit fort et les courbes vertes qui représentent un bruit modéré.

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

**Jérôme ROSSI** : Non, restez sur la diapo précédente. Sur ces deux représentations des nuisances sonores, à gauche nous avons la situation actuelle avec le trafic actuel et la piste actuelle et à droite, avec des trafics théoriques à long terme, ce que seraient les nuisances sonores si nous gardions la piste actuelle. Donc nous voyons que, le trafic augmentant, les nuisances seront bien plus importantes, il y aurait l'apparition d'une zone rouge de bruit très forte, qui arriverait presque à la RN4 et même le bruit des zones faibles ou modérées et le bruit des zones fortes serait largement évasé.

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

**Jérôme ROSSI** : Diapositive. Sur cette diapositive, nous avons à droite la situation à long terme dans le cas du scénario 1, étape 1, qui est donc le prolongement. À gauche, nous avons la situation à long terme avec la piste actuelle, c'était la photo qui était à droite tout à l'heure. Donc nous voyons que le prolongement améliore très sensiblement l'impact pour les populations. Cela est dû au fait qu'en prolongeant la piste, nous augmentons le pourcentage d'atterrissage depuis le sud : puisque la piste est plus longue, nous pouvons atterrir même si le vent est défavorable. Cela vient aussi du fait que nous pouvons décaler encore vers le sud le seuil d'atterrissage qui est actuellement à 250 m de l'extrémité.

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

**Jérôme ROSSI :** Juste en termes d'interprétation, ces courbes sont finalement la superposition des nuisances à l'atterrissage et au décollage. Les nuisances dues au décollage sont la partie assez renflée, qui ressemble un peu à un os. Les nuisances dues à l'atterrissage sont les parties effilées qui vont vers Labattoir.

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

**Jérôme ROSSI :** Sur cette dernière diapositive sur la gêne sonore, je vous propose de comparer le scénario 1, étape 2 et le scénario 2 et nous voyons dans ce cas que le scénario 1 à long terme est plus favorable que le scénario 2, ce qui est logique puisque la piste est plus au sud.

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

**Jérôme ROSSI :** Il est à noter que, dans le cadre de ces pistes convergentes, la trajectoire d'approche passe sur Dzaoudzi.

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

**Jérôme ROSSI :** Je vais vous parler rapidement du souffle. Dans le cadre du projet de piste longue, l'effet du souffle sera légèrement diminué, même pour le scénario 1, étape 1 et il sera supprimé dans le cadre des pistes convergentes. Il est à noter qu'il n'y a pas de rapport avec la problématique liée aux décollages des 777-200LR qui posent des problèmes spécifiques à très court terme.

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

**Jérôme ROSSI :** Le dernier thème, la qualité de l'air. Nous avons mesuré, dans le cadre de l'état initial de l'environnement en 2009, des mesures de la qualité de l'air sur la plateforme et aux abords et nous n'avons relevé aucune trace de pollution élevée sur la plateforme. La seule station où il y avait un taux un peu plus élevé que les seuils recommandés, c'était aux alentours de la mairie de Pamandzi et cela n'avait pas de rapport avec l'exploitation aéroportuaire.

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

**Jérôme ROSSI :** Diapo ? Encore. Je vais maintenant passer à la partie sur l'extraction des matériaux. Je vous disais que nous pensons qu'une partie des matériaux pourront être prélevés à proximité du projet. Les matériaux que nous disons nobles, les matériaux comme

les granulats pour chaussée ou les enrochements qui protègent des houles, ne seront sans doute pas disponibles en quantité suffisante sur Petite-Terre, donc il faudra prévoir un acheminement depuis la Grande-Terre pour ces matériaux à forte résistance. Mais les matériaux de remblai qui représentent 80 % du volume des matériaux... Nous avons mené des études géotechniques pour savoir s'il convenait... si nous en trouverions à proximité de la plateforme et s'ils conviendraient. Les études ont montré que les matériaux auraient la qualité suffisante. Les volumes sont entre 1 million pour le scénario 1, étape 1 et 3,4 millions pour l'ensemble du scénario 1, et 2,6 millions de m<sup>3</sup> pour le scénario 2. Je vous présenterai après les impacts visuels des modélisations après prélèvement des matériaux.

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

**Jérôme ROSSI** : La première diapositive que je vous montre est la situation actuelle vue du sud-ouest. Diapo précédente ? Voilà, c'est bon. Donc nous sommes au sud-ouest, on voit bien la colline de Labattoir avec la carrière de ETPC et la colline du Four-à-Chaux n'est pas très visible puisque l'image a été réduite, mais on peut se rappeler que c'est la colline qui avait été utilisée lors du prolongement de 1995. Je rappelle que les études environnementales ont montré qu'il y avait une fougère au nord de la colline de Labattoir et que cela nous interdisait d'y prélever des matériaux.

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

**Jérôme ROSSI** : Diapo. À l'issue de l'étape 1 du scénario 1, nous vous présentons les collines réaménagées paysagèrement. Donc nous voyons que la colline de Labattoir n'a pas été tellement impactée, si ce n'est sur le flanc ouest où la partie est un peu plus creusée. Ce n'est peut-être pas très visible : le parti que nous avons pris, c'est de prélever un maximum de matériaux sur le Four-à-Chaux qui serait en très grande partie arasé dans ce cas-là.

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

**Jérôme ROSSI** : À l'issue du scénario 1, étape 2, la colline du Four-à-Chaux est toujours arasée et la colline de Labattoir a perdu un peu plus de volume et notamment son sommet est notablement réduit.

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

**Jérôme ROSSI** : Dans le cadre du scénario 2, c'est le même principe, nous commençons par prélever sur le Four-à-Chaux qui est du coup arasé dans sa grande majorité et la colline de Labattoir est relativement impactée, mais cependant moins que dans le cadre du scénario 1 puisqu'il y a besoin de moins de matériaux. On note sur cette vue qu'il y a en haut à gauche

la piste convergente qui remonte très haut sur la façade ouest de Pamandzi, pratiquement ou à peu près au niveau de la gendarmerie.

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

**Jérôme ROSSI :** Sur cette vue, nous avons changé de point de vue. Nous sommes donc maintenant au nord-ouest de la piste et c'est la situation actuelle qui est montrée là, donc avec la colline de Four-à-Chaux, à l'extrême gauche en bas.

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

**Jérôme ROSSI :** Donc à l'issue du scénario 1, la colline du Four-à-Chaux est donc arasée. On peut noter que cela laisserait une belle esplanade qui est potentiellement aménageable. Et nous revoyons encore une fois la colline de Labattoir qui est notablement creusée sur son flanc ouest.

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

**Jérôme ROSSI :** Il faut reculer un peu, merci. Ce n'est pas grave. Là, nous voyons la piste dans le scénario 1, étape 2 qui est relativement au sud, et dans le scénario 2, elle remonte sur la façade ouest de Pamandzi. C'est tout ce qu'il y a à dire.

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

**Jérôme ROSSI :** Je vais passer maintenant à la partie relative au chantier. J'ai déjà exposé l'extraction des matériaux qui ne devrait pas, à mon sens gêner les riverains, donc je vais parler exclusivement du transport des matériaux.

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

**Jérôme ROSSI :** Je vais d'abord présenter les différents procédés de transport. Il y a le transport routier qui est le plus commun. Il existe deux types de camion : les camions qui vont sur la route et qui prennent en général 6 m<sup>3</sup> de matériaux en vrac et les camions spécifiques au chantier, qu'on appelle tombereaux ou *dumpers*, qui prennent beaucoup plus de volume, 15 m<sup>3</sup> de chargement, mais qui ne sont pas adaptés à la circulation routière et cela impose de passer par des convois exceptionnels pour les faire passer dans les rues des villes.

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



**Jérôme ROSSI** : Les autres moyens de transport. Il y a la barge qui est indispensable pour amener des matériaux de Grande-Terre. Sur une barge, on peut mettre des camions chargés de matériaux ou des matériaux en vrac. Par contre, ce système-là induit des faibles rendements et on ne peut pas emmener beaucoup de matériaux à la fois et cela coûte assez cher.

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

**Jérôme ROSSI** : Merci de rester sur la diapo précédente. L'autre système de transport, c'est la bande transporteuse. C'est quelque chose d'assez spécifique aux chantiers où il y a besoin de transporter beaucoup de matériaux. Donc elle a de nombreux atouts : elle est assez silencieuse, elle est assez économique, elle permet un fort volume de transport. Cependant, elle ne peut pas transporter des matériaux très volumineux, des blocs rocheux par exemple. Elle nécessite également une emprise, un espace sur toute la durée du chantier, sachant qu'à la fin du chantier, elle serait démontée. Il existe deux types de tapis : les tapis ouverts, c'est la photo de gauche, et des tapis refermés sur eux-mêmes, qui sont hermétiques et qui permettent d'éviter la dispersion de poussières, ce qui serait intéressant ici.

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

**Jérôme ROSSI** : Concernant le transport par barges que je vais d'abord développer. En 1995, il avait été créé un débarcadère au rond-point du Four-à-Chaux. Ce débarcadère a suffi pour apporter tous les matériaux du prolongement que nous avons besoin de faire venir depuis Grande-Terre. Par contre, ce débarcadère a un gros défaut : il n'est utilisable que 4 heures par jour et les grandes barges ne peuvent pas y accéder. Nous nous sommes par ailleurs aperçus qu'il serait difficile – et nous nous sommes interdits de le faire – de l'élargir parce que cela causerait des problèmes écologiques très importants et sanitaires aussi, avec une possible apparition de la ciguatera.

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

**Jérôme ROSSI** : Le débarcadère du rond-point du Four-à-Chaux serait suffisant pour le scénario 1, étape 1, par contre il serait insuffisant pour les scénarios des pistes convergentes et nous envisageons de créer des débarcadères à l'extrémité du platier. Le platier, sur les photos, est représenté en jaune. Tant que nous sommes sur le platier, nous n'avons pas assez d'eau pour amener des barges, mais si nous nous éloignons suffisamment et que nous arrivons au tombant du platier, donc sur la barrière récifale de corail, nous pouvons créer un débarcadère. Dans ce cas-là, nous proposons d'en créer au nord de la piste convergente. Par contre, nous ne pouvons pas créer un nouveau débarcadère pour le prolongement de piste puisqu'il n'y a pas assez d'eau sur le platier.

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

**Jérôme ROSSI :** Maintenant, je vais vous parler des bandes transporteuses. Selon les scénarios, il nous semble qu'elles sont envisageables pour tous les scénarios, mais avec des trajets différents. Pour le scénario 1, étape 1, il serait possible, en partant des lieux d'extraction – du Four-à-Chaux par exemple – de longer la façade ouest de Pamandzi pour venir déposer les matériaux à l'ouest ou au sud de la piste actuelle. Pour le scénario des pistes convergentes, il est possible de faire un trajet un peu plus direct si nous mettons la bande hors eau, c'est-à-dire à l'abri des marées et des houles et si nous choisissons un tapis hermétique comme je vous l'ai présenté tout à l'heure pour éviter les pollutions du lagon.

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

**Jérôme ROSSI :** Maintenant, je vais parler des transports routiers par camion. En regardant les routes qui existent actuellement sur Pamandzi, nous n'en voyons que deux possibles : soit la RN4 en bleu, soit la rue du Général de Gaulle en rouge, qui était l'ancienne piste du chantier de 1995. Dans les deux cas, ce n'est pas très satisfaisant puisque les routes sont urbanisées, mais ce sont les seules routes qui existent. Il n'est pas possible non plus de créer une piste à l'est de la rue du Général de Gaulle puisque la colline de la Vigie est protégée.

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

**Jérôme ROSSI :** Enfin, pour conclure, nous avons travaillé sur une évaluation du nombre de camions selon les modes de transport choisis, en se basant sur des rhétoriques de chantier de 500 jours, même si elles peuvent varier selon le scénario. Selon les scénarios, si nous prenons du tout camion routier, nous arriverions entre 400 et 1 000 rotations de camion par jour. Si ce ne sont que des tombereaux, nous serions à 170 à 400 camions par jour. Si, par contre, nous le couplions avec l'utilisation d'une bande transporteuse, nous diminuerions très significativement le nombre de camions puisque nous tomberions entre 80 et 120 rotations de camion par jour. Enfin, si nous utilisons tous les moyens disponibles – camions, bande de transport et ponton – même si ce n'est pas adapté pour le scénario 1, étape 1, il ne resterait plus, dans le cadre des pistes convergentes, qu'à transporter par route les blocs volumineux qui ne pourraient pas être transportés par la bande transporteuse par camion. Voilà.

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

**Jérôme ROSSI :** J'ai terminé.

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

**Franck MADJID** : Avant de vous donner la parole, nous allons vous préciser les règles de ce débat. Tout d'abord, nous vous demandons de respecter le temps de parole qui est limité à 2 minutes pour que le plus grand nombre de personnes puissent s'exprimer.

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

**Franck MADJID** : Ensuite, tous les propos sont enregistrés et retranscrits. Il faut donc attendre d'avoir le micro pour parler, sinon votre intervention ne pourra pas être prise en compte.

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

**Franck MADJID** : Il faut aussi vous présenter au début de votre intervention. Nous avons ici un traducteur. Vous pouvez vous exprimer en français ou en shimaoré.

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

**Franck MADJID** : Enfin, le débat public est une confrontation d'idées. Nous vous demandons donc de respecter les avis exprimés et de bien préciser les vôtres. Ne dites pas juste « Je suis pour ou contre le projet » ou juste « Pour ou contre tel scénario », mais expliquez pourquoi.

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

**Franck MADJID** : Si vous ne souhaitez pas prendre la parole, vous pouvez vous exprimer par écrit en remplissant les petits formulaires. 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 ici présente, Mme Faïza MADI qui est au fond de la salle ou alors M. Moncef MOUHOUDOIRE qui est régisseur.

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

**Franck MADJID** : La parole est maintenant à vous. Vous pouvez poser vos questions ou donner votre avis sur le projet de piste longue.

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

**Anziza MOUSTOIFA** : Allez-y, Monsieur ? Non ? M. Moncef, il y a une personne devant qui veut s'exprimer, s'il vous plaît.

**Madi SOUF MADI, conseiller général de Mayotte** : Bonjour, M. Madi SOUF, conseiller général de Mayotte et ancien élu de Pamandzi pendant plus de 18 ans. Je le répète encore,

ce projet, je l'ai suivi depuis le début, depuis 1995 avec tous les scénarios qui étaient présentés et tous les endroits où il devait être implanté, à savoir Labattoir, Pamandzi et à Combani. Bref, au vu de toutes ces présentations – et nous avons eu un débat au Conseil général avec M. THOMASSIN qui nous a donné son avis sur l'environnement – moi je crois que nous devrions nous appuyer sur le rapport de M. THOMASSIN, à savoir que les travaux ont moins d'impact sur l'environnement si nous les faisons en une seule fois. C'est-à-dire que nous ne pouvons pas les faire en deux fois : cela cause plus d'impacts pour l'environnement. Donc c'est pourquoi il faut faire, je crois, le scénario 2 qui apporte déjà en acheminement de matériaux, vis-à-vis des tapis dont vous avez parlé tout à l'heure, que nous pourrions mettre des tapis directement de Four-à-Chaux au bout de la piste et qui causeraient moins d'ennui.

Je voulais aussi tout d'abord retirer ce que j'avais dit une fois au Conseil général concernant nos amis qui s'occupent de l'environnement. Peut-être ai-je été un peu dur avec eux, mais je retire un peu mes propos.

D'abord, je voulais savoir : est-ce que dans ce projet de piste, on peut avoir des capitaux privés ? C'est-à-dire que nous savons bien que l'État n'a pas de sous, la collectivité non plus et l'Europe, on nous a dit que nous n'aurons le fonds européen qu'en 2014, mise en place en 2014. Donc nous n'aurons pas de fonds européens avant 2015. C'est pourquoi je demande si nous pouvons faire appel à des fonds privés. Je m'arrête là pour la prochaine.

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci M. MADI. M. Rastami, la traduction s'il vous plaît.

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

**Yves DEBOUVERIE** : Pour répondre à la question du financement, vous dites que des fonds européens ne seraient pas disponibles avant 2015. Finalement cela correspond au calendrier de la piste longue puisque que dans le calendrier que nous avons prévu, au stade actuel, 2015 c'est le début du chantier. C'est donc le moment où nous avons besoin des fonds pour commencer à payer les travaux. Donc il n'y a pas, a priori, d'impossibilité majeure de ce côté-là.

Autre question : est-ce que nous pouvons faire appel à des fonds privés ? C'est effectivement un mode de financement auquel l'État et les collectivités ont recours parfois pour des grandes infrastructures ou des grosses opérations : hôpitaux, prisons, etc. Ces formules de PPP – partenariat public/privé – pour l'aéroport, pourquoi pas ? Mais il faut l'étudier, naturellement.

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

**Anziza MOUSTOIFA** : D'autres questions s'il vous plaît ?

**Ali ABDILAI** : *Propos en shimaoré.*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était... Il n'a pas pu dire son nom. Il remercie tout le monde et toute l'audience et il dit qu'il est très content que vous ayez pensé à consulter les habitants de Pamandzi, car au premier prolongement – je pense que c'est celui de 1995 – il n'y a pas eu de consultation. Aujourd'hui vous faites la consultation, il en est très content. Pour ce qui concerne le projet, il est aussi satisfait parce qu'il n'y aura pas de destruction de maisons, ni de décasements. Il est aussi satisfait du prolongement de la piste puisqu'elle se ferait sur la mer et donc il n'y aurait pas trop de nuisances pour les habitants. C'est une très bonne chose pour les habitants de la localité.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci. Il y a une autre personne à côté. Allez-y. Merci de vous présenter au début de votre intervention, s'il vous plaît.

**Mariam Djouma RIDJALI, adjointe au maire de Pamandzi, chargée de la propreté de l'environnement :** *Propos en shimaoré.*

*Applaudissements.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci Madame.

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente : C'était Mme Mariam RIDJALI, adjointe au maire chargée de la propreté de l'environnement. Elle dit que, pour le projet que nous sommes en train d'évoquer, il y a des problèmes et des inconvénients, etc. Mais en aucun cas on a parlé de la santé des habitants de Pamandzi, de l'impact de ces travaux sur la santé des habitants d'ici. On souligne plutôt des emplois, on parle d'argent, mais pas de la santé des gens de Pamandzi. On leur parle aussi des profits. Mais est-ce que le profit qui découlera s'adressera tout simplement aux gens de Pamandzi et de Labattoir ou bien ça irait tout droit dans les caisses de ceux qui ont la gestion de l'aéroport, c'est-à-dire les entrepreneurs ? Mais elle dit aussi que ce problème de la santé des habitants de Pamandzi, ils l'ont déjà évoqué. Mais jusqu'à maintenant, il n'y a jamais eu de mot à ce sujet. On revient toujours sur les dugongs, les herbiers, etc., mais rien sur le profit à l'adresse des gens de Pamandzi et sur leur santé.*

**Yves DEBOUVERIE :** La problématique de la santé n'a peut-être pas été évoquée explicitement, mais elle est en filigrane derrière tout ce que nous avons dit dans la présentation sur les impacts pour Petite-Terre. Vous avez bien compris qu'un sujet d'inquiétude pour les habitants de Pamandzi peut être le transport des matériaux de remblai depuis les collines jusqu'à l'aéroport si on le fait en camion : il pourrait y avoir de la poussière, du bruit, des accidents routiers peut-être. Donc la santé des habitants de Pamandzi peut être évoquée là. Ce que nous allons étudier, avec la ferme intention de le mettre en œuvre, c'est d'éviter le plus possible le transport par camion. Nous avons évoqué les possibilités du tapis roulant, de la bande transporteuse, qui serait – me semble-t-il – un avantage pour la santé des habitants de Pamandzi.

Après, il y a le sujet des nuisances sonores dont certains pensent qu'elles affectent la santé. Tout ceci est difficile à mettre en évidence de façon claire à Pamandzi ou ailleurs. Partout, dans les aéroports du monde, c'est un sujet : est-ce que les nuisances sonores altèrent vraiment la santé en dehors du bruit la nuit qui, certes, a un effet. Pour les nuisances sonores, notre projet de piste convergente aurait pour effet que les avions ne survoleraient plus Pamandzi. Il me semble que c'est quelque chose d'important qui est proposé dans le projet de piste longue. Il me semble que cela aurait un effet sur la santé des habitants de Pamandzi. *L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en shimaoré de l'intervention précédente.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Mme Mariam RIDJALI, vous êtes satisfaite de la réponse ?

**Mariam Djouma RIDJALI :** Non, je ne suis pas satisfaite. Monsieur qui nous a expliqué tout à l'heure, lui-même n'était pas sûr des mots appropriés parce que les nuisances sonores, cela existe bien en effet. Mettons les moyens pour éviter ce qui est évitable. Donc si nous ne profitons pas de l'occasion pour en parler ici, je ne suis pas d'accord et je ne suis pas satisfaite du tout. On a oublié la population, comme d'habitude elle est toujours derrière. On priorise l'argent. L'argent, si la population n'est pas en bonne santé, c'est ce que je répète, qui va en profiter ? Merci. Je ne suis pas satisfaite Mesdames et Messieurs.

*Applaudissements.*

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Je pense que cette question, vous l'avez posée la dernière fois. Nous avons essayé d'apporter des éléments de réponse. Le maître d'ouvrage a essayé d'apporter des éléments de réponse. Je ne sais pas si vous pouvez compléter.

**Yves DEBOUVERIE :** J'ai un peu de mal à comprendre la question. Est-ce que vous voulez dire que les avantages du projet, qui sont des avantages pour l'ensemble de Mayotte – pas pour Pamandzi uniquement, évidemment – ne sont pas assez importants pour justifier les inconvénients pour les habitants de Pamandzi ? Est-ce que c'est cela la question ? Si c'est le cas, nous sommes en plein dans l'objet du débat, c'est pour cela que nous sommes là, c'est pour savoir ce que vous en pensez.

**Anziza MOUSTOIFA :** Voilà. Il y a d'autres questions. Je lis rapidement la question.

« Le choix des Pamandziens semble s'orienter globalement vers la proposition dite scénario 1, étape 2. Dans l'hypothèse où ce scénario est retenu par le maître d'ouvrage, quel pourrait être alors le calendrier de mise en œuvre du projet, sachant que ce projet aéroportuaire impacte sur le choix stratégique du développement économique de Mayotte et qu'il y a déjà plus de 50 ans que les Pamandziens attendent la concrétisation de ce projet ? »

Je pense que si la personne peut reprendre sa question. Allez-y M. DEBOUVERIE, s'il y a des réponses par rapport à cela ? La traduction M. Rastami, s'il vous plaît.

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

**Yves DEBOUVERIE** : Un élément de réponse sur le scénario 1, étape 2. J'ai bien entendu tout à l'heure ce que Mme le Maire a dit sur sa préférence pour le scénario 1, étape 2. Je voulais préciser que, dans ce que propose le maître d'ouvrage, vous avez bien compris que le scénario 1, c'est en fait deux étapes successives. Il y a d'abord maintenant un allongement de la piste qui permettrait aux avions de décoller directement vers Paris par tout temps. Ensuite, lorsqu'il y aura besoin, 10 ans après par exemple, la piste convergente longue de 2 600 m. Ce que vous proposez, ce n'est évidemment pas ça, c'est que nous fassions tout de suite la piste longue du scénario 1. Donc j'appellerais cela un scénario 3, celui que vous proposez, qui est plus cher que les deux autres. Je vous rappelle que le scénario 1, notre estimation en valeur actualisée, c'est 230 millions, scénario 2 c'est 210 et le scénario 3 de Mme le Maire c'est 290. Je compléterai après.

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

**Yves DEBOUVERIE** : Je voulais juste réagir sur la question qui a été posée qui dit que cela fait 50 ans que nous attendons cette piste longue. C'est peut-être un peu exagéré. Il y a 50 ans, je ne suis pas sûr que l'on parlait déjà de piste longue, mais pourquoi pas. Ma réponse là-dessus, c'est que cela ne sert à rien de faire une piste longue tant qu'il n'y en a pas besoin. Le besoin de piste longue, c'est-à-dire une piste adaptée pour des vols long-courriers et notamment pour faire des vols directs vers la métropole, c'est simplement maintenant que le besoin apparaît. Jusqu'à présent, il n'y avait pas assez de trafic pour rendre rentable, pour rendre économiquement équilibré des vols directs de Mayotte vers Paris. Personne ne le fait pour le moment, mais vous savez qu'une compagnie a le projet de le faire, j'espère, très prochainement. Donc ce n'était pas la peine de faire une piste longue plus tôt que maintenant.

**Anziza MOUSTOIFA** : Nous avons d'autres questions. Allez-y Monsieur, ensuite on donne la parole. Traduction rapidement, excusez-moi.

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

**Anziza MOUSTOIFA** : Je pense qu'il y a pas mal de personnes qui veulent intervenir. Nous allons prendre le Monsieur derrière. Ensuite nous allons procéder par liste et comme cela, chacun pourra prendre la parole. Merci.

**Harounna SOULAIMANA, responsable de l'urbanisme, de l'aménagement et du foncier de la commune de Labattoir** : Bonsoir à tous. Je suis le responsable de l'urbanisme, de

l'aménagement et du foncier de la commune de Labattoir. Je suis Harounna SOULAIMANA. Ma question porte sur la colline de Labattoir. Un rapport de 2002 classe la colline en zone d'aléas forts en termes de mouvements de terrain. Le fait de toucher cet espace ne va pas créer encore plus de nuisances et ne va-t-il pas mettre encore plus en danger la population de Labattoir qui se trouve en aval en termes d'éboulement de terrain et d'éboulement de rochers ? Donc que répondez-vous là-dessus ?

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

**Jérôme ROSSI** : Le plan le plus abrupt de la colline de Labattoir est effectivement orienté vers Labattoir et je vous ai dit tout à l'heure que nous n'avions pas prévu de prélever des matériaux de ce côté-là puisqu'il y avait une fougère protégée. Donc normalement la situation ne serait pas aggravée. Je n'ai pas connaissance de ce rapport sur la colline de Labattoir. Enfin, à l'issue des travaux de piste convergente, le sommet serait légèrement abaissé, donc le risque de mouvements de terrains serait diminué puisque nous aurons des pentes plus douces à l'issue des prélèvements. Voilà ce que je peux dire.

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

**Anziza MOUSTOIFA** : Vous voulez préciser votre question Monsieur ou c'est bon ?

**Harounna SOULAIMANA** : Que l'on touche en amont ou au sommet, je pense que le problème, il est là. Je n'arrive pas à imaginer que l'on puisse toucher le sommet sans que cela pose un problème ou quoi que soit. J'ai été faire une visite là-haut : effectivement, j'ai vu la structure, la nature des roches. J'ai du mal à comprendre que l'on puisse toucher sans que cela pose problème après, sans que cela se désagrège. Il faut voir. Je ne suis pas convaincu.

**Jérôme ROSSI** : De toute façon, il y a des études complémentaires à faire. Généralement les matériaux les plus pulvérulents, ceux qui bougent le plus, sont sur une couche que l'on appelle la couche de découvert, donc sur 10 ou 15 m. Pour accéder aux bons matériaux, il faut enlever cette couche et la remettre ailleurs. Donc nous commencerons par enlever cette couche, donc elle ne devrait pas rester là et être un risque pour Labattoir. Voilà.

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

**Anziza MOUSTOIFA** : Comme nous vous l'avons annoncé tout à l'heure, nous allons procéder par liste. Donc, Mme le Maire, je donne la parole à M. BACARY Chaharani, ensuite M. M'LAHARA et puis à d'autres personnes. Vous êtes en cinquième position. Donc je donne la parole à M. BACARY Chaharani, s'il vous plaît.

**Chaharani BACARY** : Mesdames et Messieurs, Mme le Maire et les habitants de Pamandzi, bonjour. Je m'appelle Chaharani BACARY, je travaille comme ambulancier au centre



hospitalier de Mayotte et aussi pompier volontaire. Ce que je pose comme question ici : vous savez, aux États-Unis, ceux qui habitent à côté des aéroports, soit ils sont tous devenus sourds ou à moitié sourds. Le reportage est passé il n'y a pas si longtemps à la télé. Donc est-ce qu'on a bien pensé aux murs antibruit ou je ne sais pas quoi qui va protéger les habitants de Pamandzi ? Moi-même, là où j'habite, les aéronefs passent à peu près à 5 ou 10 m de mon toit. Ma question est là : est-ce que vous avez bien pensé aux murs antibruit ou à autre chose ?

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

**Yves DEBOUVERIE :** Votre question pose la question : est-ce qu'on peut réduire les nuisances sonores avec la piste actuelle ? Je ne parle pas de la piste longue. Avec la piste actuelle, est-ce qu'on peut réduire les nuisances sonores à Pamandzi ? Les murs antibruit, cela n'existe pas pour les avions. Pour les voitures, on voit que l'on peut construire des murs antibruit, mais pour les avions, cela n'existe pas. Ce n'est pas possible. Ce que je peux essayer de faire pour répondre à cette question, mais ce sera peut-être un peu long, c'est dire un peu quelles sont les actions que nous menons, nous Direction générale de l'aviation civile, avec les autorités aéroportuaires, partout sur les aéroports en France pour lutter, maîtriser les nuisances sonores. Je vais peut-être vous faire un catalogue en cinq points, mais ces cinq points ne vont pas vous satisfaire parce que vous allez rapidement vous apercevoir que l'application à Pamandzi est difficile. Tant pis, je prends mes cinq points, vous verrez bien ce que nous faisons sur les aéroports pour essayer de réduire les nuisances sonores.

Le premier point, c'est quelque chose de très général. Le seul moyen efficace de réduire les nuisances sonores, c'est de réduire le bruit des avions. La politique, c'est de mener toutes les recherches industrielles nécessaires pour que le bruit des réacteurs diminue. Il y a beaucoup d'actions de recherche qui sont menées, notamment en Europe et en France. L'objectif européen, c'est que le bruit des réacteurs baisse de 50 % d'ici 2020. Cela demande beaucoup d'argent et ce n'est pas à Pamandzi que cela se fait. Les avions utilisés à Pamandzi sont des avions modernes et c'est difficile de réduire leur bruit. Ce ne sont pas des anciens avions que l'on pourrait remplacer par des avions neufs.

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

**Yves DEBOUVERIE :** La deuxième action menée sur les aéroports pour lutter contre les nuisances sonores, c'est la planification urbaine, l'urbanisme, notamment par le biais des plans d'exposition au bruit que l'État met en œuvre et qui s'imposent aux plans locaux d'urbanisme des communes. On définit des zones dans lesquelles il est interdit de créer de nouvelles populations. Le but, c'est d'empêcher que de nouvelles populations, des populations supplémentaires, viennent s'implanter dans les zones où elles pourraient souffrir du bruit. C'est un moyen radical : on empêche les gens de venir, cela fait toujours

des riverains qui ne souffriront pas du bruit. Actuellement à Pamandzi, il n'y a pas de plan d'exposition au bruit de l'État, mais la commune – je crois – dans son plan local d'urbanisme, a anticipé en quelque sorte en prenant des dispositions qui limitent fortement les constructions d'habitations au nord de l'aéroport.

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

**Yves DEBOUVERIE :** Troisième action, cela n'a pas d'effets directement sur les nuisances, mais sur beaucoup d'aéroports, on éprouve le besoin d'améliorer la communication avec les riverains, d'améliorer la transparence, d'améliorer l'information des riverains sur les nuisances sonores et sur les autres sujets liés à l'aéroport. Souvent cela se fait dans le cadre de ce que l'on appelle des Commissions consultatives de l'environnement qui sont créées par le préfet et qui sont présidées par le préfet et auxquelles participent les professionnels de l'aérien (compagnies aériennes, salariés, le gestionnaire de l'aéroport, etc.), les associations de riverains ou des associations de protection de l'environnement et les élus des communes riveraines concernées. Ces commissions consultatives de l'environnement ont pour objet de délibérer sur toute question qui touche l'environnement de l'aéroport, qu'il s'agisse de nuisances, de pollutions, de retombées économiques. Par exemple, la Commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe doit donner un avis sur le plan d'exposition au bruit lorsque l'État le propose. Donc c'est un lieu de dialogue entre riverains et l'aéroport.

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

**Yves DEBOUVERIE :** Quatrième action – j'en ai cinq au total, c'est bientôt terminé – c'est de favoriser la mise en place des meilleures pratiques en matière de navigation aérienne ou en matière d'exploitation par les pilotes. Un exemple, c'est les améliorations des procédures de navigation aérienne. Si vous suivez l'actualité, vous savez qu'un grand programme de modification des procédures de navigation aérienne a été mis en place à Roissy et cela suscite beaucoup de difficultés, naturellement, parce qu'il y a ceux qui bénéficient d'un avantage avec la modification des procédures et il y a ceux qui y perdent. Donc, évidemment, c'est compliqué. Donc quelles sont les meilleures pratiques qui pourraient être trouvées à Pamandzi ? C'est un peu difficile de trouver des choses parce qu'elles sont déjà appliquées assez naturellement. Par exemple, les avions les plus bruyants décollent presque systématiquement vers le sud, pour des raisons techniques d'ailleurs. Mais cela a l'avantage qu'il y a très peu de survol des habitants de Pamandzi pour les décollages des gros avions. Donc c'est un moyen de diminuer les nuisances sonores et donc cela correspond à une procédure qui est spontanément appliquée par les compagnies aériennes pour d'autres raisons.

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

**Yves DEBOUVERIE** : Cinquième action et dernière de mon exposé. Sur certains aéroports sont mis en place, après discussion avec tout le monde et lorsque c'est nécessaire, des restrictions d'exploitation. Par exemple, sur tous les gros aéroports français maintenant – les gros aéroports commerciaux : Lyon, Paris et Marseille – sont mises en place des règles qui limitent le nombre de vols la nuit. C'est en vigueur sur la plupart des gros aéroports. Il y a également des aérodromes d'aviation légère où il y a uniquement du trafic d'aéroclub : les revendications, c'est qu'il n'y ait pas de vols le dimanche entre midi et 15 h 00 parce que c'est le jour où l'on prend le pique-nique dehors devant la maison, l'été. Pour certains petits aérodromes d'aviation légère, on impose des restrictions d'exploitation le dimanche entre midi et 15 h 00 pour cette raison-là. À Pamandzi, on peut en discuter, mais cela paraît difficile de faire quelque chose d'efficace. La nuit, il n'y a pratiquement pas de vols de toute façon, donc la question est réglée.

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

**Anziza MOUSTOIFA** : Merci M. DEBOUVERIE. Mme le Maire, est-ce que vous voulez intervenir par rapport au PLU ou compléter ?

**Ramlati ALI** : Vous m'interrogez par rapport au PLU, mais j'avais une question. Mais par rapport au PLU, comme cela vient d'être dit, effectivement nous avons prévu que le côté gauche de la route nationale devrait être réservé à une zone économique liée à l'aéroport. Effectivement, nous avons pensé à ces nuisances sonores et puis, de toute façon, nous n'avons pas le choix de faire autrement puisque de toute façon la construction est très limitée. Il va falloir que tous ensemble, notamment l'État, on pense à réfléchir à un recasement de la population ailleurs. C'est une évidence, ce n'est pas pour aujourd'hui mais dans un avenir plus ou moins proche, on devrait y venir.

Par contre, moi j'avais demandé la parole. J'ai le micro, voilà. C'est par rapport au troisième scénario qui a été évoqué ici. Le souci avec Pamandzi, c'est qu'à chaque fois que nous vous parlerons, les responsables que nous sommes, nous vous parlerons de ce fameux troisième scénario, tout simplement parce que nous avons assisté au Comité de pilotage. Au Comité de pilotage, on ne nous avait pas montré de scénario 1 en deux étapes. On avait cette étape 2 et le scénario 2, et c'est cela que nous avons compris dès le Comité de pilotage. À chaque fois, nous vous parlerons de Pamandzi : est-ce que vous avez pensé à la population ? Nous sommes persuadés à Pamandzi, comme nous l'avons vécu en 1995, que c'est beaucoup de nuisances sonores, c'est beaucoup de poussière. Aller dire aujourd'hui que le moins cher, c'est le scénario 1 mais en deux étapes, cela veut dire que l'on va multiplier par deux, voire plus, les nuisances pour les Pamandziens. C'est pour cela que nous n'arrêterons pas de vous poser la question « Et les Pamandziens ? » Je pense que tout le monde ici est persuadé qu'il faut faire la piste longue, personne ne le remet en cause, par contre de quelle manière on la fait ? C'est pour cela que j'ai entendu les gens dire derrière moi « Cela coûte 290 millions ? On va cotiser. » Cela a été dit derrière. On a l'habitude de le faire pour les mosquées. Maintenant s'il faut le faire pour l'aéroport, pour que la population soit tranquille

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

en une fois, pourquoi pas ? C'était par rapport à cela. Il faudrait quand même que l'on pense aux Pamandziens dans ces termes-là aussi, c'est important.

**Anziza MOUSTOIFA :** Oui, merci Mme le Maire. Traduction M. Rastami s'il vous plaît.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Est-ce que vous voulez apporter un élément de réponse ?

**Yves DEBOUVERIE :** Non, mais je comprends très bien ce que dit Mme le Maire. J'oserais même dire – il ne faut pas trop le dire – si j'étais habitant de Pamandzi, je dirais la même chose.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Je passe la parole à M. M'LAHARA, s'il vous plaît ?

**Hassan M'LAHARA :** Merci Mme la Présidente. C'est Hassan M'LAHARA. J'ai eu l'occasion de participer au premier débat qui était au niveau de la mairie de Pamandzi et je me suis beaucoup exprimé sur la partie environnementale. J'avais fait mon choix aussi sur le deuxième scénario. Personnellement, au vu de ce qui a été proposé aujourd'hui dans le cadre des projets et de la réalisation, je pense que le scénario 2 tient bien parce qu'avoir une piste qui sera prolongée de quelques mètres et des avions qui vont survoler Pamandzi pendant 10 ans et espérer qu'on va nous faire la deuxième piste convergente, je crois que ça va être trop long. Là-dessus, j'insiste encore une fois. Moi je me suis beaucoup exprimé sur la partie environnementale, tout est écrit parce que je l'ai vu. Je pense très sérieusement que le scénario numéro 2 conviendrait bien, que ce soit pour les travaux ainsi que pour l'environnement aussi. En dehors de cela, on pense à aller de l'avant mais quand il y a eu les travaux en 1995, on a encore des personnes qui n'ont pas pu bénéficier de leurs droits : ils ont été décasés et ils n'ont pas bénéficié de logement ou de parcelles. On leur avait proposé la cinquième tranche, mais jusque-là, on est en 2011 et ça fait plus de 5 ans, j'en connais pas mal qui sont dans cette situation. Merci.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Nous allons donc passer la parole à M. Mohamed ALI SAID, s'il est encore là.

**Mohamed ALI SAID :** *Propos en shimaoré.*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* C'était M. Mohamed ALI SAID qui se demandait dans un premier temps si ce que l'on dit dans ce débat sera officiellement retenu. Il indique qu'on est en train de fabriquer de très gros avions pour transporter de plus en plus de passagers à l'intérieur, en

vue aussi de diminuer le kérosène. Selon lui, la longueur de 2 600 m est insuffisante, notamment pour accueillir l'Airbus A380. Donc si on s'en tient à 2 600 m, l'Airbus ne pourra pas atterrir ici et on va devoir aller à la Réunion pour le voir. Donc il demande à ce que l'on prolonge cette longueur jusqu'à atteindre 3 100 m pour accueillir l'Airbus en question.

**Yves DEBOUVERIE** : Le problème de l'accueil de l'A380 à Mayotte, ce n'est pas tellement la longueur de piste – il n'y a pas besoin de 3 100 m – c'est surtout un problème de largeur de piste. Le projet de piste longue, tel que nous l'avons étudié, repose sur une largeur de piste de 45 m qui est la largeur standard pour tous les avions sauf pour l'A380 qui a besoin de 60 m. Ce serait une modification importante et lourde de notre projet parce que cela remettrait beaucoup de choses en cause s'il fallait modifier le projet pour prévoir l'accueil de l'A380. Il y a la piste, il y a le remblai, il y a l'aérogare, il y a le stationnement des avions, il y a les voies de circulation des avions, tout est à réimaginer et à recalculer, le prix avec, évidemment. Par ailleurs, l'Airbus A380 viendra-t-il vraiment à Mayotte ? Oui, il viendra même exceptionnellement. Pour qu'il vienne une fois de temps en temps, il n'y a pas besoin d'élargir la piste : les normes permettent un accueil ponctuel et exceptionnel de l'A380. Mais en vols réguliers, ce n'est pas possible avec la piste telle que nous l'avons prévue. Est-ce que l'A380 servira à Mayotte pour la ligne vers la métropole ? J'avoue que j'ai les plus grands doutes là-dessus parce que le niveau de trafic qui est nécessaire pour que l'A380 soit rentable sur une ligne entre la métropole et un département d'outremer, de notre point de vue, c'est plutôt 1 million de passagers. À la Réunion, c'est 1,2 million en ce moment. Pour votre information, j'ai lu dans la presse ce matin une déclaration du PDG de la compagnie Air Caraïbes. Air Caraïbes, c'est un peu l'équivalent d'Air Austral pour les Antilles. La question était posée au PDG d'Air Caraïbes « À quand l'A380 ? » Il a dit « Je ne veux pas de l'A380, ce n'est pas un avion qui sera rentable sur nos lignes avec le trafic actuel. » Or, le trafic métropole-Antilles, métropole-Guadeloupe, métropole-Martinique, c'est quand même presque 1 million à chaque fois. Donc vous voyez quelles sont les perspectives de trafic qu'il faut pour que les compagnies aériennes envisagent de mettre un A380 en service entre Mayotte et la métropole. Ce n'est pas avant plusieurs dizaines d'années.

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

**Anziza MOUSTOIFA** : M. Mohamed ALI SAID a parlé en shimaoré au début et sa question était sur le débat public : à quoi sert le débat public ? Avant de donner la parole aux uns et aux autres, je vais quand même vous dire rapidement ce qu'est le débat public. L'objectif du débat public est d'apporter des améliorations au projet pour qu'il réponde le mieux aux attentes de la population. C'est pour cela que le débat a lieu avant le démarrage du projet car après il sera trop tard pour le modifier. La traduction M. Rastami, s'il vous plaît ?

*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

**Anziza MOUSTOIFA :** Vos avis seront rassemblés dans le rapport que notre Commission rédigera à la fin de l'année et qu'elle transmettra au maître d'ouvrage. Au premier trimestre de l'année prochaine, l'État prendra sa décision en tenant compte du rapport du débat public, donc vos avis comptent. N'hésitez pas à vous exprimer.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Ainsi, sur 10 débats publics organisés en France chaque année, 8 sont modifiés à l'issue du débat public sur la base des avis de la population.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Tout sera rendu public : les réunions sont publiques, le rapport sera en ligne sur le site Internet de même que la décision de l'État. Vous pourrez donc vérifier par vous-même le poids des avis exprimés pendant le débat.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** J'insiste pour préciser que seuls les avis transmis à la Commission ou exprimés pendant les réunions publiques pourront être pris en compte. Merci.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Je passe la parole. Je prends M. Aboubacar AL HAMIDI qui nous a transmis une question tout à l'heure. Je peux vous donner votre question, comme ça c'est plus facile. Allez-y.

**Aboubacar AL HAMIDI, membre du cabinet du Conseil général de Mayotte :** Je suis membre du cabinet du Conseil général de Mayotte. Je voulais revenir un peu sur les questions de santé qu'avaient posées nos collègues et auxquelles M. Yves DEBOUVERIE a tenté de répondre. Il me semble que dans ses réponses, il manque quelque chose. À l'heure actuelle, les gens se posent des questions sur la santé, sur les nuisances sonores. On voit à l'aéroport de Pamandzi de simples planches qui séparent l'aéroport des premières maisons. Il m'a semblé que sur certains aéroports, il y a des mesures qui ont été prises pour protéger les premières maisons. Je ne comprends que vous n'ayez pas abordé cette question en matière d'insonorisation par exemple. C'est ma première question.

La deuxième question, c'est pour la piste longue. À l'heure actuelle, pour les agrégats, les matériaux, vous pensez essentiellement à la colline de Labattoir et celle de Pamandzi. Récemment, lors d'un dernier colloque des entrepreneurs à Fort-Dauphin, il y a des investisseurs réunionnais qui ont un projet de traitement des matériaux directement à Fort-Dauphin parce que la matière y existe et elle est abondante, pour le ramener vers la

Réunion. Il semble que le prix tournerait aux alentours de 18/24 € à l'heure actuelle. Nous avons, je crois, d'ici 2015, il nous reste encore 3 ans. Serait-il possible à ce moment-là de voir de ce côté-là, voir si ce projet est réaliste et si ce ne serait pas plutôt intéressant de voir ce que cela reviendrait de le ramener de Fort-Dauphin directement sur la Petite-Terre. Je sais très bien que cela induit des coûts, mais ...

**Anziza MOUSTOIFA :** On avait dit 2 minutes, donc si vous pouvez conclure et vous pouvez reprendre la parole après.

**Aboubacar AL HAMIDI :** Je pense qu'il serait bien de se poser la question pour éviter d'impacter lourdement la colline de Petite-Terre. Merci.

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

**Yves DEBOUVERIE :** Peut-être d'abord faire un petit commentaire sur les problèmes de santé. Vous savez que ce n'est pas uniquement à Pamandzi que se posent les problèmes du lien entre la santé et les nuisances sonores. Sur tous les aéroports du monde se pose la question : quelles sont les conséquences sur la santé des nuisances sonores et c'est un sujet de discussion sans fin. Je crois que les experts scientifiques et médicaux sont d'accord pour dire que les nuisances sonores de nuit, c'est-à-dire le trafic de nuit sur les aéroports perturbe le sommeil des riverains et ces perturbations du sommeil sont néfastes pour la santé. Mais pour le reste, les choses ne sont pas vraiment pas claires et c'est un sujet controversé entre les experts. C'est pour cela que je voulais vous dire que la DGAC a lancé une grande étude épidémiologique, donc une étude sanitaire sur la santé, sur les effets du bruit des avions sur la santé. Cela a été lancé en 2009 et c'est une enquête qui va durer jusqu'en 2016. On interroge un échantillon de 1 200 riverains auprès de 3 aéroports français, les plus gros, pour qu'il y ait vraiment une base scientifique pour dire quelles sont les conséquences néfastes des nuisances sonores pour la santé, donc peut-être ce qu'il faudra pour éviter ces conséquences néfastes pour la santé, parce qu'aujourd'hui on ne sait pas, ce n'est pas prouvé. C'était juste un commentaire sur les problèmes de santé.

L'insonorisation des maisons proches de la piste, c'est effectivement quelque chose qui est fait, qui est organisé par l'État sur les 10 plus gros aéroports français qui ont un trafic supérieur à plus de 2 millions de passagers. Les plus petits actuellement, c'est Nantes et Beauvais et Beauvais actuellement n'est plus un petit aéroport puisqu'il y a beaucoup de trafic. Sur ces aéroports-là, il est prévu une taxe payée par les passagers aériens et qui permet de financer l'insonorisation des habitants qui sont dans les zones de gêne sonore comme celles qu'on a montrées tout à l'heure, donc insonoriser avec des résultats techniques éprouvés, mais ce système d'aide à l'insonorisation des maisons n'existe pas pour les aéroports en dehors des 10 plus gros de métropole. Aucun aéroport outremer ne bénéficie de ce système et aucun aéroport moyen en métropole n'en bénéficie non plus.

**Anziza MOUSTOIFA :** Nous enchaînons sur les questions de santé puisqu'il y a aussi M. FLEURY Emmanuel qui a posé aussi une question... La traduction, excusez-moi.

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

**Jérôme ROSSI :** La deuxième partie de la question était relative à l'importation de matériaux depuis Madagascar. Nous l'avons étudiée au début. Le gros problème, c'est l'importation d'espèces invasives. Ce qui se passe en général, c'est que quand on importe un matériau d'ailleurs, il peut y avoir des graines ou des insectes de Madagascar qui soient importés avec les matériaux et qui colonisent après la faune d'ici. C'est un très gros risque. En général, ce qui est fait pour lutter contre ce risque, c'est l'immersion des matériaux plusieurs années sous l'eau pour tuer les graines, pour tuer les insectes et tout. Nous ne l'avons pas retenu parce que ça ne nous semblait pas compatible avec les délais du chantier. Maintenant s'il existe à Madagascar une filière d'exportation vers la Réunion qui a la même réglementation que Mayotte, peut-être que les matériaux sont effectivement bien traités. Mais nous ne la connaissions pas. L'autre problème qu'il y a, c'est que ces matériaux seraient forcément amenés à Longoni, puisqu'il faut des gros bateaux sinon ça ne vaut pas la peine, et après il faut les ramener de Longoni à Petite-Terre. De toute façon, cela ne serait pas adapté au prolongement et cela resterait compliqué pour les scénarios convergents.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Juste, puisque M. FLEURY est parti, sa question est :

« Pourriez-vous développer votre explication relative aux risques de développement de la ciguatera dans le cadre des travaux de transport des matériaux et puis les risques sanitaires pour la population ? » Donc les risques sanitaires, cette question revient souvent. Est-ce que vous avez d'autres éléments complémentaires à apporter ou bien ? C'est surtout par rapport à la première question sur la ciguatera.

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

**Jérôme ROSSI :** Je vais tenter une réponse. Je ne suis pas spécialiste de cette maladie. Je sais qu'en 1995 lors du prolongement, je sais qu'il y avait de grandes craintes de l'apparition de cette maladie, la ciguatera. Je pense que tout le monde connaît. Peut-être pas ? C'est cette maladie, qu'on appelle aussi la gratte, qui contamine les poissons et qui contamine l'homme après qu'il ait mangé les poissons. Donc il semblerait que cela ne se soit pas produit en 1995 du fait de la présence de cendres volcaniques autour la piste, selon M. THOMASSIN. Par contre, si on s'en éloigne, le risque revient. En Polynésie, par exemple, chaque fois que l'on a touché au platier corallien très calcaire, ce phénomène est apparu. C'est pour cela que l'on a pensé que dans le cas du débarcadère du Four-à-Chaux, il ne fallait pas toucher au platier parce que nous étions trop loin des cendres volcaniques et que le risque était vraiment trop important. Voilà, je ne suis pas certain de mes réponses, mais j'ai fait de mon mieux.



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

**Anziza MOUSTOIFA :** Nous allons donc donner la parole à Mme Michèle TOILHAT.

**Michèle TOILHAT, enseignante à Pamandzi :** Bonsoir à tous. Donc Michèle TOILHAT, j'enseigne au collège de Pamandzi et je suis Mahoraise de cœur. Le problème que je soulève, c'est que je constate, aussi bien le scénario 2 que l'étape 2 du scénario 1, que ce sont des sommes colossales. La population en face de cela attend vraiment une baisse du tarif aérien. On pouvait déjà l'espérer en réservant les billets du Boeing 200LR, la dernière acquisition d'Air Austral. Quand on fait les réservations, on s'aperçoit que les tarifs sont identiques que par le passage par la Réunion. La réponse est « On paie le carburant 40 % de plus qu'à la Réunion ». Ma question est que, étant donné l'enjeu de cette piste longue, pour que la population puisse espérer voir le prix baisser, parce qu'en fait c'est son attente, est-ce que cela peut être associé à une pression en face de l'État pour faire baisser le carburant ? Sinon à quoi ça sert tout cet enjeu environnemental, au niveau du paysage, etc., si la population ne voit pas vraiment les tarifs aériens baisser ?

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

**Yves DEBOUVERIE :** En matière de tarif, effectivement, on peut d'abord... La première question qui se pose, c'est « Est-ce qu'avec les vols directs qui avaient été annoncés pour fin octobre, les tarifs aériens baissent ou non ? » Vous avez quand même vu les tarifs que proposait Air Austral avec tous les vols directs qui étaient prévus entre novembre et janvier/février : tous ces tarifs-là étaient quand même nettement inférieurs aux tarifs via la Réunion. Nettement. Moi j'ai regardé sur Internet, comme tout le monde. Nous espérons que les vols directs d'Air Austral pourront avoir lieu prochainement et que les tarifs que la compagnie avaient prévu de mettre en vigueur, qu'ils reviennent en vigueur.

De façon plus générale, que pouvons-nous dire sur l'évolution des tarifs aériens ? D'abord, les tarifs aériens sont fixés par les compagnies aériennes et les tarifs des compagnies aériennes sont fixés en fonction de leur stratégie commerciale, en fonction de la concurrence, en fonction des pointes et du creux, en fonction des messages tarifaires. C'est vraiment l'affaire des compagnies aériennes. Les tarifs évoluent aussi en fonction du coût d'exploitation. Le coût d'exploitation, qu'est-ce qu'on peut dire ? Avec les vols directs, c'est vrai que le coût du carburant à Mayotte ne permet pas de réduire autant qu'on aurait pu le souhaiter le coût d'exploitation. Notre évaluation, c'est qu'avec le coût actuel du carburant à Mayotte, l'aller-retour en vol direct aura à peu près le même coût d'exploitation que l'aller-retour par la desserte indirecte, celle que fait Corsair aujourd'hui, avec un vol direct à l'aller – Paris-Mayotte direct – et un retour par Madagascar – Mayotte-Madagascar-Paris – ce qui est déjà une évolution par rapport au trajet via la Réunion. Donc les vols directs Paris-Mayotte et Mayotte-Paris, le coût d'exploitation ne serait sans doute pas très différent de la

desserte indirecte avec le retour via Madagascar. Mais c'est donc déjà une baisse par rapport à la desserte actuelle via la Réunion.

Pour l'avenir, la piste longue, on y voit deux effets bénéfiques potentiels. Le premier, puisqu'il permettra à de nouveaux types d'avions, moins performants que ceux que nous connaissons aujourd'hui, de faire des vols long-courriers au départ de Mayotte, il y aura – nous pouvons l'espérer – un effet sur la concurrence, un nouveau transporteur. La concurrence a toujours un effet favorable sur les tarifs, nous le savons bien. Autre effet à long terme, lorsque le tarif aura augmenté, la piste longue permettra l'utilisation d'un avion plus gros que le Boeing 777-200 ou l'A330-200 qui sont utilisés aujourd'hui, par exemple, l'utilisation du 777-300, l'avion qui est utilisé par Air France et Air Austral sur les liaisons entre Paris et la Réunion, qui est plus gros et dont le coût d'exploitation est donc plus faible. Donc c'est un effet à long terme que l'on peut escompter sur le coût d'exploitation. Mais, en tout état de cause, les tarifs sont l'affaire des compagnies aériennes.

Quant au coût du carburant à Mayotte, les négociations entre Total et Air Austral, négociations qui ont été encouragées par l'État, pour l'instant ne semblent pas avoir abouties à une conclusion favorable.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** Nous allons prendre les dernières interventions. Il y a à peu près 5 personnes qui veulent intervenir : Mme SINANI, ensuite M. le député, M. ATOUMANI et ensuite M. MADI SOUF et M. Ismael qui souhaitent prendre la parole à la fin puisqu'ils sont déjà intervenus. Donc Mme SINANI, je vous donne la parole.

**Chaduri SINANI, adjointe au maire de Pamandzi en charge de la culture :** *Propos en shimaoré.*

*L'interprète de l'association Shimé procède à l'interprétariat en français de l'intervention précédente :* C'était Mme SINANI qui est triste quand elle se projette vers l'avenir. Elle rappelle que le premier Pamandzi, le village de Pamandzi, se situait à Dzaoudzi avant. Quand on a décidé d'enlever les gens de là-bas pour les transférer ici, les gens n'ont pas pris la même direction : certains sont partis en Grande-Terre, d'autres à Labattoir. Elle est triste parce que telles que les choses avancent, si on ne réfléchit pas maintenant pour ce qui adviendra pour le Pamandzi de demain, il y a un fort risque de voir les générations à venir se disperser. Est-ce vraiment ce que nous voulons pour nos enfants et nos petits-enfants ? Réfléchissons bien.

**Anziza MOUSTOIFA :** Est-ce que... C'est bon ? M. le député s'il vous plaît, je peux peut-être vous redonner... C'est bon ?

**Abdoulatifou ALY, député de Mayotte et ancien adjoint au maire de Pamandzi :** Ma question, mon intervention, n'a rien à voir avec ça, c'est la fin de ce que je vais dire.

**Anziza MOUSTOIFA** : D'accord, merci M. le député.

**Abdoulatifou ALY** : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Abdoulatifou ALY, je suis député de Mayotte, mais j'ai été adjoint au maire de Pamandzi et je suis un de ceux qui ont eu l'idée de concevoir le premier POS de Mayotte, le premier POS de la Petite-Terre et celui de Pamandzi en particulier. Je voudrais vous dire que tout arrive pour celui qui sait attendre. La piste arrive. Je suis pour la réalisation de cette piste longue à Mayotte, à Pamandzi en particulier. Deuxième chose, je suis pour le scénario 2.

Pourquoi je suis pour la réalisation de la piste longue à Pamandzi, à Mayotte ? Tout simplement parce qu'en France – et nous sommes en France – il n'y a pas un département d'outremer français qui n'a pas une piste longue de plus de 2 600 m, il n'y en a pas un. Si vous regardez la métropole, il n'y a pas une région française qui n'a pas sa piste longue, son aéroport avec une piste longue, il n'y en a pas. Alors le contraire, ce n'est pas français. Or nous à Mayotte, on a dit : « On veut être Français comme n'importe quel Français. » Et Mayotte doit être un département ou une région française comme n'importe quel département ou région de la France. Voilà une raison simple qui explique pourquoi il faut qu'à Mayotte, comme partout ailleurs, on ait une piste longue comme tout autre Français ou comme tout autre territoire français.

Deuxième raison, n'oublions pas que Mayotte est en concurrence avec trois aéroports régionaux au moins. Il y a la Réunion bien sûr, il y a Nossi Be à côté de chez nous, mais il y a les Comores. Si on ne fait pas attention, la concurrence est inéluctable, incontournable, elle sera là comme elle est là. Nous avons tous intérêt à ce qu'à Mayotte, nous ayons une piste longue.

Troisième raison pour dire pourquoi une piste longue : c'est que la piste longue nous donne une activité. À l'heure où à Mayotte vous avez plus de la moitié de la population en âge de travailler qui est inactive, l'activité par les temps qui courent, c'est important. C'est important. La piste, ce n'est pas seulement la réalisation de cette piste longue, mais la piste c'est comme une locomotive qui va amener tout le reste avec elle. Et donc, si nous avons cette piste longue, il va y avoir un maximum de travaux.

Je voudrais dire une dernière chose...

**Anziza MOUSTOIFA** : Allez-y, mais vous avez fait plus de 3 minutes... Vous pouvez reprendre la parole après si vous voulez.

**Abdoulatifou ALY** : Une dernière chose pour vous dire que le scénario 2 a un avantage vraiment important, c'est qu'il va nous protéger des tsunamis et il va créer une zone, une lagune, qui va nous permettre d'évacuer l'eau de pluie mais surtout d'avoir une zone d'activité maritime, à côté de Pamandzi, dans la commune de Pamandzi. C'est important pour nous. Merci beaucoup.

*Applaudissements.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Merci M. le député. La traduction, rapidement.

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

**Anziza MOUSTOIFA :** On passe à une autre question ou... ? Donc les trois dernières questions ou les trois dernières interventions. M. ATOUMANI, est-ce qu'il est encore là ? M. ATOUMANI n'étant pas là, nous donnons la parole à M. MADI SOUF et ensuite à M. Ismael.

**Madi SOUF MADI :** Rebonsoir. Une partie de mes questions a été posée par M. le député. Surtout je voulais parler aussi de la piste longue concernant sa longueur elle-même, c'est-à-dire de 2 600 m. Ces 2 600 m nous compromettent toujours au niveau régional, c'est ce qu'a dit M. le député. Et ça ne durera pas avec une concurrence des compagnies qui veulent venir à Mayotte pour baisser le prix. Le principe aussi, c'est baisser aussi le prix du billet d'avion. Donc c'est pourquoi j'insiste, l'avis du Conseil général aussi, sur la piste longue à 3 000 m. Je voulais aussi demander, parce que M. le député est passé comme ça, sur les trois ou quatre départements, y compris les trois pistes d'aéroport de la Réunion : ils font combien de mètres ? Parce que nous savons que la Réunion a 3 pistes : St-Pierre et puis 2 pistes à St-Denis qui sont d'ailleurs étudiées pour être élargies ou agrandies pour accueillir l'A380 en question dont nous sommes en train de parler. Nous à Mayotte, nous ne voulons pas un A380 pour partir directement d'ici à la métropole, mais ce sera un tremplin. C'est-à-dire qu'il se pose, il fait le plein parce qu'on sait que l'A380 fera 800 passagers, peut-être qu'il y aura 200 ou 300 Mahorais dedans. S'il se pose ici, ce sera en continuité de la ligne vers la Réunion : il pourra poser 300 passagers. Ce sera plus attractif par rapport à ce que nous avons actuellement, donc il pourra se poser ici et aller ensuite à la Réunion. C'est pourquoi je voulais demander : est-ce que dans les 4 DOM... Leur piste est de combien de mètres ?

Vous avez parlé tout à l'heure du 777-300, or il me semblait que lors de la réunion au Conseil général ou c'était à Pamandzi, vous avez évoqué qu'avec la piste actuelle de 2 600 m, le 777-300 ne pourra pas atterrir à Pamandzi. Or il n'y a pas une grande différence entre le 777-200 en nombre de passagers, peut-être 40 environ ou 50. Donc je crois qu'avec la piste longue à 2 600 m, il n'y a pas assez, donc il faut le projeter toujours à 3 000 m pour accueillir. Parce qu'en 1995, je reviens, j'étais parmi les gens qui avaient proposé l'allongement...

**Anziza MOUSTOIFA :** M. MADI, vous pouvez conclure ?

**Madi SOUF MADI :** ... l'allongement actuel, on nous avait dit que ce n'était pas possible. Or, 10 ans après, on vient nous dire qu'on pourrait encore aller à 200 m ou à 300 m. C'est qu'on se moque de nous. Pourtant, nous avons demandé de faire un remblai en attendant d'aménager après. Donc on demande un remblai à 3 000 m et l'aménager après.

*Applaudissements.*

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

**Yves DEBOUVERIE** : Pour répondre rapidement, sur les 4 autres DOM, la piste fait effectivement 3 000 m, à peu de choses près et cela correspond aux besoins d'il y a 20 ans, c'est-à-dire les Boeings 747. Le 777-300 peut évidemment décoller de la piste de 2 600 m : en fait, elle a été calculée pour cela, c'est pour le 777-300 qui fait 80 passagers de plus que le 777-200. Pour le reste, j'ai bien noté vos arguments pour une piste à 3 000 m.

**Anziza MOUSTOIFA** : Allez-y M. Rastami, mais si vous êtes fatigué, je pense que nous pourrions continuer la traduction nous-mêmes. Ensuite, il y a juste une personne qui va intervenir, M. Ismael, il pourra se traduire parce que c'est vrai, 3 heures de débat, c'est un peu long, mais très intéressant, donc on peut comprendre... Allez-y, juste pour cette traduction-là et puis Ismael essaiera de traduire son intervention.

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

**Anziza MOUSTOIFA** : M. Ismael, s'il vous plaît, et puis vous traduisez parce que c'est vrai, 3 heures de débat, c'est un peu long, mais très intéressant. Allez-y M. Ismael. Dernière intervention.

**Ismael BEN MBAKARA** : Un point de précision par rapport à l'intervention tout à l'heure de M. DEBOUVERIE, concernant ce délai de gestation portant sur l'aéroport. Effectivement, je voulais revenir sur ce point en indiquant que les travaux liés à l'aéroport de Pamandzi ont été arrêtés dans les années 1939, suivis d'un premier lot de décasements. Ensuite en 1962 avec le transfert du chef-lieu de Dzaoudzi et avec le projet d'une entreprise touristique : c'était un projet visant à faire de Petite-Terre une ville de l'Océan Indien. Là aussi des interventions sur le site avec des décasements. Ensuite suivi en 1972, puis en 1987 avec la convention de développement Chirac qui nous a permis de revenir sur l'emprise actuelle et les aménagements qui ont suivi, là aussi avec un lot de décasements. Effectivement quand on fait le total, cela fait plus de 50 ans que ce projet aéroportuaire est en gestation et la population de Pamandzi, comme l'a dit tout à l'heure M. le député, a été patiente. Effectivement, si aujourd'hui c'est pour dire que l'on va s'engager dans un projet aéroportuaire, mais que les besoins ne sont pas là en termes de trafic, la question que je pose, c'est « Est-ce que cela vaut réellement la peine d'engager tout ce débat, voire même réaliser la première phase des travaux si c'est pour revenir 10 ans après pour faire l'aéroport avec tout ce qui a été soulevé ici en termes d'impacts sur l'environnement, en termes de nuisances par rapport à la population de Pamandzi ? » Je ne pense pas ? Alors peut-être retarder le projet, bien réfléchir jusqu'à l'an 2020 le temps de faire mûrir ce projet et de créer le besoin. Voilà

*Il traduit son intervention en shimaoré.*

**Anziza MOUSTOIFA :** Est-ce qu'il y a un élément de réponse ? Vous voulez intervenir M. DEBOUVERIE ? C'est bon ? D'accord.

Nous allons conclure ce débat. Nous vous remercions vivement pour votre participation active à ce débat public. Vos questions, avis et interventions ont été à la fois intéressants et diversifiés. Plusieurs thématiques ont été abordées, telles que le financement du projet, la problématique de la santé publique pour les habitants de Petite-Terre, le calendrier et les échéances du déroulement du chantier, la provenance des matériaux, les mesures préventives liées aux nuisances sonores, la baisse du prix des billets et bien sûr, quel développement futur pour les Pamandziens.

Merci encore pour votre participation et bien sûr une dernière réunion aura lieu le 7 et puis la réunion de clôture le 10, c'est bien ça ? Voilà. En tout cas, merci de votre participation. En shimaoré rapidement.

*Elle traduit son intervention en shimaoré.*

*Fin de la réunion à 19 h 36.*