

**COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC  
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

**15 JUILLET 2011**

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE - DEMBENI

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	15 juillet 2011
Lieu de la réunion :	Dembéni

*Introduction et discours d'ouverture*

---

**Mme Anziza MOUSTOIFA**, présidente de la Commission Particulière de Débat Public (CPDP), ouvre la réunion et précise que toutes les interventions seront traduites du français au shimaoré et le cas échéant, du shimaoré au français. Elle cède ensuite la parole à **M. Said ALI BACO**, 1<sup>er</sup> adjoint au Maire de Dembéni.

**M. Said ALI BACO** (habitant de Dembéni, 1<sup>er</sup> adjoint au maire) explique que les habitants sont ici présents pour contribuer et participer au développement de l'île. Les Mahorais doivent se saisir de ce débat pour proposer leur vision future de Mayotte, et s'exprimer sur le projet de piste longue.

**Mme Anziza MOUSTOIFA** présente les membres de la Commission Particulière du Débat Public : Mme Nadira MALECK-BERTRAND, M. Mohamed MOINDJIE, M. Jean VAN OOST, M. Franck MADJID (absent), M. Zoubair ALONZO (absent), Dr HENRY (absent). Elle cède ensuite la parole à Yves DEBOUVERIE, représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) au débat public, qui présente ses collaborateurs : M. Christian MARTY (directeur de la sécurité de l'aviation civile pour l'Océan Indien), M. Pierre PINSON (délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte).

*Rappel du cadre législatif du débat public, ses règles et son fonctionnement*

---

Obligation légale depuis 2002, le débat public est organisé par la CPDP désignée, et institué autour des projets d'infrastructure ayant un impact sur l'environnement et l'aménagement du territoire. D'une durée de 4 mois, ce débat a lieu en amont du projet, et vise à éclairer le maître d'ouvrage sur la perception et les arguments du public. Ce débat n'est ni un sondage, ni un référendum, mais doit être fondé sur la richesse des arguments. Il fera l'objet d'un compte-rendu final et d'un bilan, disponibles après le 6 janvier 2012. Le maître d'ouvrage aura ensuite 3 mois pour livrer publiquement sa réponse au projet.

**Comment participer au débat ?** – Avant toute participation, les Mahorais sont invités à consulter les documents du maître d'ouvrage et ceux de la CPDP. Ils peuvent ensuite :

- *participer aux réunions publiques*
- *transmettre leurs questions ou avis par écrit à la CPDP*
- *rédiger un cahier d'acteur*
- *émettre leurs propositions sur le site internet (www.debatpublic-pistelanguemayotte.org)*

**Les réunions publiques** – Elles auront lieu du 1<sup>er</sup> juillet au 6 novembre 2011, avec une interruption au mois d'août. La CPDP ayant souhaité organiser le débat dans toutes les communes de Mayotte, dix-sept réunions de proximité sont prévues pour encourager la participation du plus grand nombre de personnes. Quatre réunions thématiques approfondiront les sujets relatifs

- *aux impacts du projet sur la population de Petite-Terre*
- *aux enjeux économiques et environnementaux*
- *au déroulement du chantier*

Toutes les réunions publiques organisées obéiront aux principes de *neutralité et d'indépendance* des membres de la Commission par rapport au maître d'ouvrage, d'*équivalence* en matière d'ouverture et de temps de parole, de *transparence*, avec des traductions en shimaoré ou en shibushi, d'*argumentation*, en détaillant les raisons et motifs des prises de position de chacun.

**Mme Anziza MOUSTOIFA** (CPDP) conclut son intervention sur la présentation du calendrier des réunions, puis cède la parole à Yves DEBOUVERIE, pour la présentation du projet de piste longue.

*Présentation du projet de piste longue*

---

**M. Yves DEBOUVERIE** (représentant de la DGAC) dresse l'historique des interventions de l'État sur l'aéroport de Mayotte. Une nouvelle étape est aujourd'hui prévue pour adapter la piste aux vols long-courriers. L'objectif de cette étape est de développer la desserte internationale de Mayotte, actuellement limitée à des lignes régionales, tout en contribuant à la limitation des contraintes pour la population. En effet, la piste est courte, soumise à l'obstacle d'une colline, et proche des habitations, qui doivent être protégés du souffle des réacteurs. Par ailleurs, la forte croissance du trafic aérien à Mayotte (multiplié par 10 en 20 ans) rend économiquement possible la mise en œuvre d'une ligne directe et régulière entre Mayotte et Paris. M. Yves DEBOUVERIE précise que la compagnie Air Austral lancera, au 31 octobre 2011, des vols directs Mayotte-Paris (à raison de 3 fois par semaine)<sup>1</sup>. Pour ce faire, elle utilisera de nouveaux appareils « performants, et compatibles avec la longueur de piste actuelle sous réserve de certains aménagements ». Si des trajets directs Mayotte-Paris pourront être effectués dès novembre avec ces appareils, ces vols resteront fortement soumis aux conditions météorologiques (environ 15 % des vols seront retardés avec le nouvel avion d'Air Austral, notamment entre janvier et mars). Le projet de piste longue est donc envisagé pour :

- rendre les vols possibles en toutes circonstances météorologiques
- accueillir des appareils moins performants que celui d'Air Austral
- accueillir des appareils « gros porteurs »

La DGAC ayant exclu le déménagement de l'aéroport sur un autre site, deux solutions d'aménagement ont donc été envisagées : l'allongement de la piste actuelle, ou la création d'une piste convergente de 2600 m. La solution retenue est celle de la piste convergente, qui lève de nombreux obstacles (pas de survol des habitations à très basse altitude, évitement de la colline de Labattoir). Pour M. Yves DEBOUVERIE, la longueur de 2600 m apparaît comme un bon compromis entre les besoins en termes d'appareils (gros porteurs et longs courriers) et les contraintes environnementales.

Deux scénarios sont proposés aux Mahorais :

- Scénario 1 :
  - *étape 1* : allongement de la piste actuelle à 2310 m permettant au nouvel appareil d'Air Austral de décoller (quelles que soient les conditions météorologiques)
  - *étape 2* : création ultérieure (d'ici 10 ans) d'une piste convergente partant de l'extrémité allongée (extrémité sud) de la piste actuelle
- Scénario 2 : création d'une piste convergente (partant de l'extrémité sud de la piste actuelle), plus favorable aux habitants de Pamandzi

**Contraintes environnementales** – Conformément à la réglementation, les contraintes environnementales seront pleinement prises en compte dans l'élaboration du projet à travers la réalisation d'une étude d'impact, successive au débat public. La DGAC a lancé une première étude portant sur l'état initial de l'environnement et détaillant les préoccupations principales :

- *la destruction d'herbiers* du fait de la construction sur le lagon
- *la modification de l'écoulement des eaux du lagon ou la détérioration d'une zone de mangroves* par la construction sur le platier
- *les prélèvements de matériaux nécessaires à la constitution du remblai* (plusieurs millions de mètres cubes). Une hypothèse de base prévoit le prélèvement des matériaux sur les collines du Four à Chaux et de Labattoir
- *le transport des matériaux jusqu'à l'aéroport*. Une hypothèse de base prévoit le transport par camion, ce qui entraînerait une contrainte de circulation et une source de nuisances, notamment pour la commune de Pamandzi

**Gains pratiques en matière de transports aériens** – dès novembre 2011, une réduction du temps de vol de 15 h à 10 h est attendue pour les vols directs vers Paris avec le nouvel appareil d'Air Austral. Une baisse des coûts de transport est également envisagée, mais elle pourrait être pondérée par le prix élevé du carburant. Une fois construite, la piste longue améliorera la régularité des vols et amplifiera les avantages en termes de temps de vol et de tarif. À long terme, la piste rendra possible l'utilisation d'appareils à plus gros volumes, ce qui réduira encore les coûts et ouvrira l'aéroport à la concurrence.

---

<sup>1</sup> La compagnie Corsairfly étudie également cette possibilité.

**M. Yves DEBOUVERIE** (DGAC) détaille le calendrier retenu en cas de mise en œuvre du projet : poursuite des études en 2012 en vue d'une enquête publique réalisée à la fin de l'année 2012, étude de mise au point entre 2013 et 2014 et début des travaux en 2015, pour une durée de deux à trois ans.

*Débat avec le public*

---

➤ **Délais du projet**

**M. Said ALI BACO** (habitant de Dombéni, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de DOMBÉNI) affirme que ce projet est attendu par les Mahorais depuis des années, et que ses délais de mise en œuvre sont beaucoup trop longs. Il estime que des anticipations doivent être envisagées pour que le projet avance plus rapidement.

**M. Yves DEBOUVERIE** (DGAC) rappelle que l'État est intervenu sur la piste longue en 1995 (allongement de la piste) pour améliorer le trafic régional, puis en 2004 (élargissement de la piste), afin de permettre les vols d'appareils gros-porteurs. Il rappelle également que sur un plan économique, seul le trafic Mayotte – Métropole (moins de 100 000 passagers par an) peut justifier la mise en œuvre de ce projet. Or, ce chiffre de 100 000 passagers par an commence seulement à être atteint. S'agissant de la rapidité de mise en œuvre du projet, Yves DEBOUVERIE déclare que le calendrier a été conçu par les ingénieurs du service national de l'ingénierie aéroportuaire, qui ont tenu compte des procédures de concertation. À son sens, il sera difficile d'aller plus vite.

**M. Aynoudine SALIME** (habitant de Tsararano, cadre de santé) dit douter de la réelle volonté de l'État à concrétiser ce projet. Qu'il choisisse entre deux scénarios, M. Aynoudine SALIME privilégierait le scénario n°2, qui bénéficie d'une mise en œuvre plus rapide. Selon lui, si les Mahorais choisissent le scénario 1, ils courront le risque d'attendre encore des dizaines d'années.

**M. Yves DEBOUVERIE** (DGAC) explique que l'écart de dix ans entre les deux étapes du scénario 1 est lié à des contraintes budgétaires et justifié par la réduction des nuisances sonores pour les habitants de Pamandzi. **M. Christian MARTY** (DGAC) rappelle de son côté que l'extension de la piste à 2310 m est suffisante pour répondre à la demande de trafic de l'île à moyen terme.

**M. Malik DIDAO** (habitant de Mayotte, *propos en shimaoré*) déclare que les travaux réalisés à Mayotte sont toujours provisoires, et que leurs durées initiales ne sont jamais respectées. Il souhaite que cela change.

➤ **Finalité du débat et décision finale du projet**

**M. Médiar DJADJOU** (habitant de Dombéni, *propos en shimaoré*) fait observer qu'aucun débat public n'a été institué autour des travaux de M'Tsapéré ou autour de la construction de la piste initiale à Pamandzi. M. Médiar DJADJOU s'interroge sur l'intérêt de la compagnie Air Austral dans ce débat, et évoque la possibilité d'un complot visant à ce que les travaux de la piste longue ne voient jamais le jour. Il soumet ensuite l'idée de consulter la population sur ce projet par référendum.

**M. Yves DEBOUVERIE** (DGAC) lui répond que la procédure de débat public est aujourd'hui nécessaire pour tous travaux d'un montant supérieur à 100 millions d'euros touchant la piste d'un aéroport. Il fait savoir que la loi était différente lors de l'allongement de la piste en 1995.

**MM. Said ALI BACO et Aynoudine SALIME** souhaitent savoir *qui* prendra la décision finale de mise en œuvre du projet. M. Said ALI BACO rappelle que les travaux relatifs à l'aérogare, en bois – matériau jugé peu durable –, n'ont fait l'objet d'aucune consultation (y compris du Conseil général).

**M. Christian MARTY** (DGAC) répond que l'État aura la responsabilité de prendre cette décision dans les trois mois suivant les conclusions du débat public. Il estime que cette décision s'établira au moins au niveau interministériel. S'agissant de l'aéroport, M. Christian MARTY rappelle qu'un Comité de pilotage a été mis en place sous l'égide du préfet. Ce Comité de pilotage, qui réunit les élus et les représentants du Conseil général, s'exprimera également sur le projet de piste longue.

➤ **Développement économique afférent au projet**

**COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC  
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

**M. Michel CHARPENTIER** (habitant de Mayotte, naturaliste) dit douter des impacts positifs réels de la piste longue sur l'économie et sur le développement de Mayotte, qui n'a rien à exporter. Selon lui, ce développement doit passer par des travaux d'assainissement, de traitement des déchets, de construction d'écoles et d'amélioration des infrastructures de transport avant ce projet de piste longue.

**M. Yves DEBOUVERIE** (DGAC) admet que d'autres projets pourraient concourir au développement économique de Mayotte. Il affirme cependant qu'une piste longue reste un outil de développement économique largement admis par les experts.

**M. Gabriel ULLMANN** (administrateur de l'association France Nature Environnement) relativise les bénéfices économiques, notamment touristiques, apportés par cette piste longue, en soulignant que le tourisme d'agrément reste faible à Mayotte, car très cher et peu développé. Il ajoute que l'île doit également résoudre ses problèmes de déchet, d'assainissement (en se mettant aux normes des directives européennes) et d'insécurité (multiplication des agressions, qui conduit certains métropolitains à ne pas renouveler leur contrat). En échos aux propos de M. Michel CHARPENTIER, M. Gabriel ULLMANN estime que Mayotte devrait d'abord résoudre ces divers problèmes avant d'envisager la piste longue.

**M. Christian MARTY** (DGAC) reconnaît que la création de la piste longue n'est pas le seul besoin infrastructurel de Mayotte. Pour autant, ce projet répond à une attente des Mahorais et s'exprime dans un contrat de projet signé entre l'État et le Conseil général. Si des arbitrages doivent être réalisés, ils le seront par ces deux institutions.

**M. Ali SOULA** (originaire de Dembéné, militant de la Fédération des Associations Mahoraises de Métropole (FAMM) et du Comité pour la départementalisation de Mayotte (COMADEP)) rappelle que des projets comparables ont été réalisés ailleurs dans le monde et invite M. Gabriel ULLMANN à consulter les réponses de la FAMM et de la COMADEP aux objections émises par France Nature Environnement sur la construction de la piste longue.

**Mme Sarah MOUHOUSSOUNE** (habitante de Dembéné, vice-présidente du Conseil général) rappelle que ce projet de piste longue, économiquement justifié, est un vœu des Mahorais, qui ont une réelle volonté d'ouverture sur le monde, et non uniquement sur la métropole. Pour que cette volonté puisse se concrétiser, les appareils gros porteurs doivent absolument pouvoir atterrir et décoller à Mayotte. De fait, Mme Sarah MOUHOUSSOUNE dit être favorable à l'allongement de la piste à 2600 m et à la mise en place des deux étapes du scénario<sup>1</sup>, sans écart de 10 ans entre les deux étapes. **M. Said ALI BACO** partage cette position.

**M. Ali SOULA** estime pour sa part que les contraintes budgétaires ne sont pas des arguments suffisants pour justifier l'écart entre les deux étapes du scénario 1. Il illustre son propos en se référant à la construction du viaduc de Millau (projet de 320 millions d'euros), qui en France, a été réalisé en une seule étape. M. Ali SOULA estime que si l'État souhaite réellement développer Mayotte, l'argent investi dans le projet de piste longue représentera somme toute peu de choses au niveau national, et permettra de générer de la richesse dans l'île.

➤ **Impacts sur l'environnement**

**M. Michel CHARPENTIER** s'inquiète de la réalisation de l'étude d'impact *après* le débat public et affirme que les impacts environnementaux ne se limiteront pas à ceux qui ont été anticipés par la DGAC, mais seront beaucoup plus graves. M. Michel CHARPENTIER rappelle que la principale richesse de Mayotte est son environnement naturel et culturel. Aussi estime-t-il nécessaire d'approfondir la réflexion sur les enjeux de ce projet, et l'héritage naturel qu'il laissera aux jeunes mahorais. **M. Samirdine MIROIDI (habitant de Dembéné *propos en shimaoré*)** souligne de son côté le décalage entre les enseignements qu'il reçoit à l'école – qui poussent à la préservation de l'environnement –, et la constitution de ce projet. Il souhaite savoir si d'autres possibilités, moins impactantes sur le plan environnemental, ont été étudiées.

En réponse aux interrogations de M. Michel CHARPENTIER, **M. Yves DEBOUVERIE** (DGAC) explique qu'à ce stade et conformément à la réglementation, l'étude d'impact n'est pas justifiée, dans la mesure où le projet n'est pas défini dans le détail (il le sera au moment de l'enquête publique). Pour

**COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC  
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

autant, la DGAC a déjà réalisé un état initial de l'environnement, ainsi qu'une première approche des problématiques (toutes les informations sont présentées sur le site Internet de la CPDP). M. Yves DEBOUVERIE revient ensuite sur les interrogations de M. Samirdine MIOROIDI, et explique qu'il y aura toujours des dégradations environnementales, quel que soit le projet de piste longue. Si ces dernières pourront être compensées (par de nouvelles plantations d'herbiers, par exemple), les compensations n'effaceront pas la totalité des dégradations. C'est là, précise-t-il, tout le cœur du débat.

**M. Ahmed DJOUMA ALI** (habitant de Dembéni *propos en shimaoré*) s'interroge sur la possibilité de construire la piste longue en Grande-Terre.

**M. Christian MARTY** (DGAC) explique que cette possibilité a été étudiée et exclue, car elle aurait nécessité la création d'un nouvel aéroport sur un nouveau site. Il ajoute qu'un tel projet aurait été source de beaucoup plus de dégradations naturelles.

**M. Ali SOULA** se demande si l'empressement dont a fait preuve l'État pour créer le parc marin de Mayotte, conjugué à la mise en place de nouveaux appareils par la compagnie Air Austral pour permettre des vols directs vers la métropole, n'est pas une façon de « tuer le projet dans l'œuf » : en réunissant ces deux éléments, l'État pourrait décider de ne pas valider le projet, considérant que les Mahorais peuvent effectuer des vols directs sans que le lagon subisse de dégradations. En échos à ses propos, **Mme Sarah MOUHOUSSE** rapporte s'être interrogée par le passé sur le fait que ce parc marin ne constituerait pas un moyen de piéger les Mahorais lorsque le débat sur l'allongement de la piste longue serait posé. À cette question, Mme Sarah MOUHOUSSE rappelle que l'État a répondu par la négative. Il ne serait donc pas souhaitable que la préservation du parc marin concoure à une décision négative de l'État sur le projet de piste longue.

**M. Yves DEBOUVERIE** (DGAC) explique que le parc marin aura tout de même son avis à donner sur le projet de piste longue. Au demeurant, les orientations données au parc au moment de sa création ont toujours tenu compte de l'activité aéroportuaire et de l'amélioration future des liaisons aériennes. Autrement dit, la création de ce parc a été réalisée en connaissance du futur projet de piste longue. M. Yves DEBOUVERIE précise qu'un bilan sur les effets produits par la piste longue – qu'il s'agisse des avantages économiques ou des dégradations environnementales – sera réalisé.

**M. Xavier COELEMBIER** (habitant de Mayotte, enseignant) demande si la DGAC a tenu compte des avancées technologiques des appareils, notamment d'Air Austral, qui à l'horizon 2020 pourraient permettre des vols en toutes circonstances météorologiques. Ces améliorations délégitimeraient le projet de piste longue et permettraient à l'environnement d'être sauvegardé. M. Xavier COELEMBIER ajoute que les dégradations environnementales risquent de pénaliser l'île sur le plan du tourisme, et donc affecter son économie.

**M. Christian MARTY** (DGAC) explique que les appareils gros porteurs sont actuellement conçus pour atterrir et décoller sur une longueur de piste de 2600 m pour les 25 à 30 années à venir. Si le nouvel appareil d'Air Austral a été conçu pour atterrir et décoller sur la piste actuelle, il reste limité en volume (350 places), et ne répondra pas à la future demande en trafic de l'île.

**M. Ali SOULA** explique à M. Xavier COELEMBIER que les Mahorais sont parfaitement conscients du fait que le lagon constitue leur principale richesse et feront donc tout pour préserver sa beauté.

**M. Mediar DJADJOU** abonde dans son sens, puis souhaite savoir où étaient les associations environnementales métropolitaines lorsque les dodos ont disparu de l'île de la Réunion. M. Mediar DJADJOU demande aux représentants de ces associations de bien vouloir laisser les Mahorais développer leur territoire comme ils l'entendent.

➤ **Ouverture à la concurrence**

**M. Said ALI BACO** (habitant de Dembéni, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de DEMBÉNI) dit être défavorable à l'extension de la piste actuelle à 2310 m pour le seul bien de la compagnie Air Austral qui, une fois de plus, sera libre de fixer les prix qu'elle entend (*applaudissements*).

**Yves DEBOUVERIE** (DGAC) rappelle que la concurrence est tout de même présente à Mayotte, avec la compagnie Corsairfly.

➤ **Tarif des billets et prix du carburant**

**M. Samirdine MIROIDI** (habitant de Dembéli *propos en shimaoré*) souhaite avoir une idée de la baisse du prix des billets, en pourcentage.

**M. Yves DEBOUVERIE** (DGAC) lui explique que le prix des billets est fixé par les compagnies aériennes dans le cadre d'un régime réglementaire concurrentiel. Ces prix sont fixés au regard de deux éléments principaux : la stratégie commerciale, et les coûts. Les seuls éléments susceptibles d'être apportés par la DGAC ont trait à la différence de coût entre les vols directs et les vols indirects : si les coûts des vols directs sont plus faibles de 25 à 30 %, la baisse risque d'être pondérée par le prix du kérosène à Mayotte, plus élevé qu'ailleurs. Dès lors, les avions qui partiront de Mayotte pour des trajets directs vers la métropole payeront leur plein plus cher. Yves DEBOUVERIE rapporte également que le prix des billets de la compagnie Air Austral pour les fêtes de fin d'année est passé à 850 euros.

**M. Gabriel ULLMANN** signale que le prix du billet est également fonction des taxes d'aéroport et du remplissage des avions : les gros porteurs baissent le prix en faisant des escales, ce qui est exclu dans le cas des trajets directs prévus par la DGAC. Comment dès lors justifier d'une baisse des prix ? M. Gabriel ULLMANN questionne ensuite les représentants de la DGAC sur la concurrence relative des compagnies implantées sur l'île de la Réunion : pourquoi la concurrence s'implanterait-elle davantage à Mayotte plutôt qu'à la Réunion, qui compte six fois plus d'habitants ?

**M. Christian MARTY** (DGAC) indique que la question des taxes d'aéroport et des redevances sur les billets d'avion n'est pas le sujet du débat. S'agissant du remplissage des avions, il admet que la capacité des gros porteurs est un des leviers de baisse de coût du transport, et qu'en effet, le remplissage n'est pas acquis pour une nouvelle ligne aérienne directe et permanente. L'ouverture d'une ligne est un investissement et un facteur de risque pour les compagnies aériennes. Concernant la concurrence sur l'île de la Réunion, Christian MARTY explique que trois compagnies offrent une ligne directe vers la métropole : Air Austral, Corsairfly et Air France. Dans un passé récent, d'autres compagnies ont essayé de s'implanter sur ce marché, mais elles ont disparu. La disparition des compagnies aériennes est un risque inhérent à la concurrence : les compagnies doivent se partager un marché dont le seuil de viabilité est estimé à 100 000 passagers/an. Pour Christian MARTY, il est évident que le bassin de population de l'île de la Réunion – qui ne compte qu'un concurrent de plus – ouvre des perspectives autrement plus importantes qu'à Mayotte.

**Mme Sarah MOUHOUSOUNE** rappelle que les Mahorais n'hésitent pas à se rendre dans les îles voisines pour chercher des billets à moindre coût. Selon elle, il est tout à fait possible qu'en accueillant des appareils gros porteurs, les voisins de Mayotte décident d'y venir pour voyager à moindre coût. Ce projet de piste longue doit donc, à son sens, inclure des éléments de réflexion à long terme.

**M. Said ALI BACO** revient sur les propos de M. Gabriel ULLMANN et rappelle qu'un projet de piste longue a également été mis en œuvre sur l'île de la Réunion. **Mme Mounira ALI BACO (habitante de Dembéli)** fait de son côté savoir qu'il sera difficile de baisser les prix du fret à Mayotte, qui importe beaucoup de marchandises, sans passer par la piste longue.

**M. Samirdine MIROIDI** (habitant de Dembéli *propos en shimaoré*) revient sur le prix du kérosène qui influe sur le prix du ticket, et se demande si l'administration française est en mesure d'exercer une pression sur la compagnie Total (en situation de monopole à Mayotte) pour le faire baisser.

**M. Yves DEBOUVERIE** (DGAC) lui répond que le préfet de Mayotte a réuni les représentants des compagnies Total et Air Austral pour les inviter à négocier le prix du kérosène afin de répondre à l'intérêt général de la population. Sur la question du fret soulevée par Mme Mounira ALI BACO, Yves DEBOUVERIE affirme que le projet de piste longue aura à long terme un effet favorable sur la baisse des coûts.

En conclusion de cette réunion de proximité, **M. Mohamed MOINDJIE**(CPDP) remercie l'ensemble des intervenants pour la qualité de ce débat, puis rappelle que certains aspects thématiques, tels que l'économie et l'environnement, seront approfondis lors des réunions de septembre. Il invite les

**COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC  
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

personnes n'ayant pu s'exprimer au cours du débat a transmettre leurs observations par écrit sur le site internet de la CPDP et sur les formulaires distribués au cours de la réunion.