

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

09 SEPTEMBRE 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE –SADA

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	09 septembre 2011
Lieu de la réunion :	Sada

Introduction et discours d'ouverture

Mme Anziza MOUSTOIFA, présidente de la Commission Particulière de Débat Public (CPDP), ouvre la réunion, puis cède la parole à Mme Aïda HOULAME, représentante du maire de Sada.

Mme Aïda HOULAME (propos en français, puis en shimaoré) adresse quelques mots de bienvenue aux habitants de Sada ainsi qu'aux membres de la CPDP, puis présente les excuses du maire de Sada, qui a été retenu. Elle invite ensuite les habitants à participer le plus possible à ce débat, qui représente un enjeu important pour Mayotte et sa population.

Mme Anziza MOUSTOIFA présente les membres de la Commission Particulière du Débat Public présents à cette réunion : M. Jean VAN OOST et M. Mohamed MOINDJIE. Elle cède ensuite la parole à **M. Yves DEBOUVERIE**, représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) au débat public, qui présente son collaborateur : M. Pierre PINSON (délégué territorial de l'aviation civile à Mayotte).

Mme Anziza MOUSTOIFA présente les règles et le fonctionnement du débat public.

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

Obligation légale, le débat public est organisé par une CPDP et institué autour des projets d'infrastructure d'un montant de 100 millions d'euros ayant un impact sur l'environnement et l'aménagement du territoire. D'une durée de 4 mois (jusqu'au 5 novembre), il vise à informer le public et à éclairer le maître d'ouvrage sur la façon dont le projet est perçu par la population. Les avis exprimés au cours du débat public seront intégrés à un compte-rendu rédigé par la CPDP et transmis au maître d'ouvrage avant la fin de l'année 2011. Les conclusions de ce compte-rendu seront rendues publiques, et le maître d'ouvrage aura ensuite 3 mois pour livrer publiquement sa réponse au projet, et préciser les mesures qu'il mettra en place pour répondre aux questions et avis du public.

Comment participer au débat ? – les Mahorais sont invités à consulter les documents du maître d'ouvrage et ceux de la CPDP (disponibles sur le site Internet). 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-pistelonguemayotte.org)

Les réunions publiques – les réunions publiques obéissent 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 et d'*argumentation* : les intervenants doivent détailler et argumenter leurs positions par rapport au projet.

Mme Anziza MOUSTOIFA conclut son intervention sur des éléments de calendrier, 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) rappelle que l'État a accompagné pendant des dizaines d'années le développement du transport aérien à Mayotte en adaptant progressivement la piste aux besoins. Une nouvelle étape est aujourd'hui prévue pour permettre aux vols longs courriers d'atterrir à Mayotte. L'objectif de cette étape est de développer la desserte internationale de l'île et des

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

trajets directs vers la métropole. En effet, la forte croissance du trafic aérien à Mayotte, constatée ces dernières années (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 rappelle que la piste actuelle est courte, soumise à l'obstacle d'une colline, et proche des habitations de Pamandzi, qui doivent être protégées du souffle des réacteurs. Il ajoute qu'une compagnie aérienne lancera, au 31 octobre 2011, des vols directs Mayotte-Paris (à raison de 3 fois par semaine). Pour ce faire, cette compagnie utilisera de nouveaux appareils dont les performances sont compatibles avec la piste actuelle, sous réserve de certains aménagements. Si des trajets directs Mayotte-Paris pourront être effectués dès novembre avec ces appareils, ces vols resteront soumis aux conditions météorologiques (environ 15 % des vols seront retardés avec le nouvel appareil, notamment entre janvier et mars, et soumis à une escale). Le projet de piste longue est donc envisagé pour :

- rendre les vols possibles en toutes circonstances météorologiques
- accueillir des appareils moins performants que celui prévu fin octobre
- accueillir, à l'avenir, des appareils de plus forte capacité

Le projet présenté par la DGAC est celui d'une piste convergente de 2600 m, longueur qui lève de nombreux obstacles (pas de survol des habitations à très basse altitude, évitement de la colline de Labattoir). Pour M. Yves DEBOUVERIE, cette longueur apparaît comme un bon compromis entre les besoins en termes d'appareils (gros porteurs et longs courriers avec le plein de passagers) et les contraintes environnementales.

Deux scénarios sont proposés aux Mahorais :

- Scénario 1 :
 - *étape 1* : allongement de la piste actuelle à 2310 m pour permettre au nouvel appareil de décoller avec le plein de passagers, 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. En perspective du scénario 2, ce scénario permet une piste encore plus éloignée des côtes de Pamandzi
- Scénario 2 : création d'une piste convergente (partant de l'extrémité sud de la piste actuelle)

Contraintes environnementales – Conformément à la réglementation, les contraintes environnementales seront pleinement prises en compte à travers la réalisation d'une étude d'impact, successive au débat public. Cette étude visera à réduire, redéfinir, éviter ou compenser les impacts environnementaux du projet. M. Yves DEBOUVERIE évoque deux points sensibles en matière d'environnement :

- La construction de la piste sur le lagon, qui se traduit (selon le scénario) par :
 - *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
- le prélèvement (sur les collines du Four à Chaux et de Labattoir) et le transport des matériaux de remblais, sources de nuisances à maîtriser

Gains pratiques en matière de transports aériens – La mise en service des vols directs Mayotte-Métropole en novembre 2011 se traduira par une réduction du temps de vol de 15 h à 10 h. Si une baisse des coûts de transport est également envisagée du fait du raccourcissement du trajet, cette baisse pourrait être pondérée par le prix élevé du carburant à Mayotte. M. Yves DEBOUVERIE précise qu'une fois construite, la piste longue améliorera la régularité des vols directs et amplifiera les avantages en termes de temps de vol et de tarif. À plus long terme, elle rendra possible l'utilisation d'appareils à plus gros volumes, ce qui réduira davantage les coûts et ouvrira l'aéroport à plus de concurrence.

M. Yves DEBOUVERIE 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

➤ **Utilité du débat et délais de réalisation du projet**

M. Ali HARIBOU (*habitant de Sada, propos en shimaoré*) s'étonne que ce projet fasse l'objet d'un débat public et que sa réalisation tarde tant. Il se demande si ces délais ne sont pas un prétexte pour ne pas réaliser la piste. Dans le même ordre d'idées, **M. Ahmani BOUNAMANI** (*habitant de Sada, propos en Shimaoré*) considère qu'à travers ce débat public et les échéances qui y sont présentées, « l'État cache quelque chose ». **M. Achiraffi YACOUB** (*habitant de Sada, propos en shimaoré*) rappelle de son côté que ce projet de piste longue a été abordé pour la première fois en 1987 par Jacques Chirac. **M. Soufou MADI** (*habitant de Sada, propos en shimaoré*) déclare qu'en qualité de 101^e département français, Mayotte est en droit de pouvoir bénéficier de projets et non de promesses. **Mme Siti SAÏD** (*habitante de Sada*) estime également que les délais de réalisation du projet sont beaucoup trop longs. Elle rappelle que cette piste longue devait être allongée à 3600 m en l'an 2000 et ne l'a pas été pour des raisons politiques. Mme Siti SAÏD conclut sur l'idée que cette piste permettra à Mayotte de développer son économie. **M. Nabilou ALI BACAR** (*habitant de Sada, propos en shimaoré, puis en français*) affirme que si Mayotte a trop souvent pâti de projets « à moitié réalisés », ce débat public mérite d'être applaudi. À son sens, ce débat se présente comme une opportunité pour les Mahorais, qui doivent donner leur avis sur le projet et encourager l'État à le concrétiser le plus rapidement possible.

M. Yves DEBOUVERIE revient sur les propos de M. Ali HARIBOU et lui rappelle que le débat public est une obligation légale, préalable à toute décision de l'État, qui prendra en considération les avis de la population. S'agissant des délais de réalisation, il explique qu'ils correspondent aux études et travaux préparatoires. Il ajoute que jusqu'à présent, le trafic entre Mayotte et la métropole était insuffisant pour justifier un projet de piste longue. Revenant sur les propos de Mme Siti SAÏD, M. Yves DEBOUVERIE affirme qu'il n'y a jamais eu de projet de piste longue à 3600 m.

Pour **M. Cherir ACHIRAFI** (*habitant de Sada, propos en shimaoré*), quoi qu'on en dise, ce projet est déjà décidé. **M. Cherir ACHIRAFI** déclare que les Mahorais ne souhaitent qu'une chose : pouvoir voyager partout dans le monde, sans faire trop de détours. **M. ATTOUMANI, dit « Alger »** (*habitant de Sada, propos en shimaoré*) est d'accord : la plupart du temps, la population n'est informée des projets qu'une fois qu'ils sont réalisés. Il se demande si, cette fois, les choses seront différentes.

M. Jean VAN OOST (CPDP) fait observer que les règles ont changé depuis la départementalisation. Il ajoute que sur dix projets soumis à débat public, huit sont modifiés par les arguments du public.

M. Yassian MAABADI (*habitant de Sada, propos en shimaoré*) interroge justement les responsables de la Commission et ceux de la DGAC sur le poids des arguments dans la décision finale de l'État. Sur cet aspect, il évoque les défenseurs de l'environnement, qui « bloquent » le projet.

M. Jean VAN OOST lui explique que si « les blocages » des défenseurs de l'environnement sont importants, c'est parce qu'ils argumentent leurs objections et leurs propositions. Il appartient donc aux partisans de ce projet de leur opposer des contre-arguments.

➤ **Environnement**

MM. Ali HARIBOU (*habitant de Sada, propos en shimaoré*) et **Nabilou ALI BACAR** déclarent que le projet de piste longue ne doit pas être bloqué par ses enjeux environnementaux.

Mme Roukia ATIBOU (*habitante de Sada, propos en shimaoré*) objecte que ce que les Mahorais attendent avant tout, ce sont des vols directs et des prix de billets plus bas. Or, si ces avantages sont possibles sans prolonger la piste et dégrader le lagon (qui constitue l'une des principales richesses de l'île), la piste n'a pas de raison d'être.

M. Ali HARIBOU fait observer qu'aucune objection relative à l'environnement n'a été soulevée lors des travaux de M'tsapéré ou de Longoni.

M. Jean VAN OOST rappelle à M. Ali HARIBOU que les débats publics portent sur les projets d'un montant d'au moins 100 millions d'euros, soit des projets financièrement plus importants que ceux de M'tsapéré ou Longoni.

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

Mme Halima ATTIBOU (*habitante de Sada*) est favorable au projet de piste longue, mais estime que des efforts devraient être réalisés en matière de traitement des déchets.

M. Christian RENON (*professeur de sciences, parent d'élève, membre de l'association des Naturalistes de Mayotte, habitant de Sada*) affirme que les naturalistes ne sont pas défavorables au développement de Mayotte, mais considèrent que ce développement doit se faire dans le strict respect de l'environnement. Selon lui, Mayotte a d'autres priorités que la piste longue : la gestion des déchets, l'éducation, la santé... soit autant d'éléments qui, à terme, favoriseront l'essor touristique de l'île. M. Christian RENON ajoute que l'avenir de l'île réside dans son environnement – l'agriculture, la pêche, la protection du lagon – et dans ce qu'elle léguera en héritage à sa jeunesse.

M. Chanfi SOIBAHADDINE (*habitant de Sada*) fait observer que « défendre l'environnement pour l'environnement » ne permet pas de nourrir les habitants de l'île. Il interpelle les représentants des associations de défenses de l'environnement et leur demande ce qu'ils ont réalisé depuis qu'ils sont arrivés à Mayotte. **M. Fassuhou-Adinami SIMBA** (*habitant de Mayotte, propos en shimaoré*) invite de son côté ces représentants à proposer des solutions pour construire la piste longue tout en préservant l'environnement.

➤ **Développement économique**

M. Chanfi SOIBAHADDINE dit être favorable à ce projet de piste longue, mais estime que celui-ci doit être conjugué à un projet de développement économique soutenu et porté par les collectivités.

M. Ba KHADAFI (**nom non vérifié**) (*habitant de Sada, propos en shimaoré*) affirme l'État ne doit pas manquer d'argent pour améliorer les routes et créer la piste longue d'une petite île comme Mayotte.

➤ **Tourisme**

M. Yassian MAABADI déclare que ce projet de piste longue permettra de favoriser le développement touristique de Mayotte. À l'inverse, **M. Ali SOUDJAY** (*habitant de Sada, propos en shimaoré*) considère que l'île ne dispose pas des structures permettant d'accueillir les flux de touristes escomptés par la piste longue. À son sens, les Mahorais devraient s'orienter vers d'autres projets prioritaires, comme la santé (construire un hôpital, faire venir des médecins). **Mme Aida HOULAME** affirme au contraire que l'allongement de la piste facilitera le déplacement des promoteurs et des investisseurs qui, justement, contribueront au développement des établissements touristiques. **Mme Salama SAÏD** (*habitante de Sada, propos en shimaoré*) abonde dans le sens des propos de Mme Aida HOULAME.

➤ **Création d'une piste en Grande-Terre**

MM. Abdou ABBAS (*habitant de Sada, propos en shimaoré*) et **Ahmani BOUNAMANI** (*habitant de Sada, propos en shimaoré*) s'étonnent que la piste longue ne soit pas construite en Grande-Terre. M. Abdou ABBAS évoque les grèves récurrentes qui ont lieu au niveau des barges et qui provoquent des retards.

M. Yves DEBOUVERIE déclare qu'en dehors de Pamandzi, trois sites ont été étudiés, dont deux en Grande-Terre : Combani et Majicavo. Ces sites ont été exclus du fait des contraintes qu'ils représentaient : la présence de collines à raser et de surfaces agricoles pour Combani, et la trop grande proximité avec Mamoudzou (et ses contraintes en termes de croissance urbaine) pour Majicavo. M. Yves DEBOUVERIE précise que la création d'une piste en Grande-Terre aurait également nécessité la construction d'un nouvel aéroport et aboutit à un projet beaucoup plus onéreux.

M. Achiraffi YACOUB considère que les études menées par la DGAC n'ont pas été suffisamment approfondies : il évoque des possibilités de sites à Mirereni et à Dapani (par prolongement vers la mer).

M. Yves DEBOUVERIE objecte qu'il n'est pas possible de créer un aéroport à Dapani, car la piste longue devrait être construite au-delà du platier, ce qui impliquerait de remblayer à des profondeurs trop importantes.

M. Ouirrane ATTOUMANI (*habitant de Sada, propos en shimaoré*) n'est pas favorable à la création de la piste convergente en Petite-Terre. Toutefois, si ce projet est tout de même entériné là-bas, il lui semble indispensable de prévoir une enveloppe financière pour la réalisation d'un pont entre Petite-Terre et Grande-Terre afin de faciliter le déplacement des voyageurs.

M. Yves DEBOUVERIE reconnaît que les accès terrestres et maritimes gagneraient à être modernisés, mais précise que cette question ne concerne pas la DGAC.

M. Charlot CELEMANI (*habitant de Sada, propos en shimaoré*) rappelle que le projet d'aéroport en Petite-Terre a été décidé du temps de M BAMANA, de Martial HENRY et du préfet Jean-Marie COUSSIROU, afin que Petite-Terre ne soit pas délaissée au profit de Grande-Terre. L'aéroport a donc été construit en Petite-Terre pour des raisons d'équilibre entre Grande-Terre et Petite-Terre.

➤ **Financement du projet**

M. Yassian MAABADI interroge la DGAC sur les modalités de financement de ce projet par l'État.

M. Yves DEBOUVERIE explique qu'à ce stade, le dossier de financement n'est pas défini. Il précise que de façon générale, ce type d'infrastructure est financé par les compagnies aériennes, et indirectement par les passagers, en fonction de leurs capacités contributives. Dans le cas de Mayotte, M. Yves DEBOUVERIE affirme qu'il faudra une forte participation des pouvoirs publics (l'État et le Conseil Général). Une partie du projet pourrait également être financée par l'Europe, qui a contribué à 50% du financement de la piste Saint-Denis de l'île de la Réunion, en 1995.

➤ **Écart de dix ans entre les deux étapes du scénario 1**

Mme Aida HOULAME interroge la DGAC sur les raisons de l'écart de dix ans entre les deux étapes du scénario 1. Elle estime qu'il serait beaucoup plus avantageux de réaliser l'ensemble du projet en une seule étape. Mme Aida HOULAME considère qu'il est préférable de privilégier le scénario 2, qui présente les mêmes avantages que le scénario 1, sans écart de dix ans.

M. Yves DEBOUVERIE explique que cet écart est justifié pour des raisons de budget. Il précise que la piste convergente du scénario 1 est plus avantageuse pour les habitations de Pamandzi, car elle est plus éloignée de la côte.

➤ **Prix du billet d'avion et développement de la concurrence**

Mme Halima ATTIBOU (*habitante de Sada*) dit être favorable au projet de piste longue pour développer la concurrence entre les compagnies aériennes et favoriser une baisse du prix du billet d'avion : la concurrence actuelle entre les deux compagnies du territoire a déjà produit ces effets, qui gagneraient à être renforcés.

M. Ali HARIBOU considère que la piste tarde à être réalisée pour le seul bénéfice de la compagnie Air Austral, qui ne souhaite pas que la concurrence se développe. Il ajoute que lorsque les Mahorais se déplacent en métropole et transitent par l'île de la Réunion, ils ne souhaitent pas payer les taxes de la Réunion.

M. Yves DEBOUVERIE reconnaît qu'il ne sert à rien de payer des redevances ou des taxes d'atterrissage à l'île de la Réunion pour un déplacement Mayotte-Paris. L'instauration des vols directs, à compter du 31 octobre, permettra de l'éviter. Revenant sur le prix du billet, M. Yves DEBOUVERIE explique qu'il dépend de plusieurs facteurs : la stratégie commerciale des compagnies aériennes et les coûts de revient. Or, si les vols directs permettront de faire baisser ces prix (car la durée du temps de vol entre Mayotte et Paris baissera), le prix du carburant à Mayotte reste 50% plus élevé que sur l'île de la Réunion. Ce problème de surcoût doit être réglé entre les compagnies aériennes et le distributeur de carburant. M. Yves DEBOUVERIE rapporte que l'État incite actuellement ces acteurs à réviser leur position dans le sens de l'intérêt général.

Mme Aïda HOULAME déclare que la création immédiate d'une piste convergente (scénario 2) permettra aux avions gros porteurs de décoller à Mayotte avec davantage de passagers, ce qui

diminuera le prix du billet d'avion. À son sens, la première étape du scénario 1 ne permettra pas de résoudre la problématique du prix du billet. Revenant sur le prix du kérosène, Mme Aïda HOULAME souhaite savoir si l'État ne peut pas faire en sorte de supprimer le monopole de Total.

M. Yves DEBOUVERIE dit ignorer dans quelles conditions l'État a pu donner le monopole mahorais du carburant à la société Total. En revanche, il explique que les représentants de cette société ont fait savoir que le prix était élevé à cause de la faible consommation de carburant de l'île. Revenant sur le billet d'avion, M. Yves DEBOUVERIE explique qu'à court terme, le scénario 1 ou le scénario 2 auront la même incidence sur son prix. S'agissant des avions gros porteurs, il précise que ces derniers devront bénéficier d'un nombre suffisant de passagers pour que le prix du billet baisse. Si ce n'est pas le cas, le prix aura tendance à augmenter.

➤ **Ouverture de la desserte internationale**

Mme Dhoimrati MTRENGOUENI (*habitante de Sada*) souligne que les flux de commerçants ont été particulièrement importants lors du mois de ramadan. Elle explique que les commerçants mahorais voyagent en Chine, à Nairobi, et vers d'autres destinations. L'aéroport de Pamandzi devrait donc s'ouvrir à d'autres destinations directes que Paris. **M. Chanfi SOIBAHADDINE** (*habitant de Sada*) ajoute que si les Mahorais ont choisi la départementalisation, c'est pour bénéficier de la liberté d'entreprendre et de voyager.

M. Yves DEBOUVERIE leur répond que l'ouverture de la desserte internationale de Mayotte participe à ces objectifs. À très long terme, il est tout à fait possible d'imaginer des vols vers d'autres destinations européennes ou asiatiques.

M. Youssef DAHALANI (*habitant de Sada*) affirme que les Mahorais ont toujours voulu une piste longue. Il considère que l'État doit aujourd'hui prendre ses responsabilités pour la créer. À son sens, le scénario 1 n'est pas une solution, puisque la piste convergente ne sera pas créée immédiatement. M. Youssef DAHALANI ajoute que l'allongement de la piste actuelle (première étape du scénario 1) ne servira que les compagnies actuelles, notamment Air Austral. Il considère également que ce scénario 1, dans sa première étape, n'apporte aucune garantie d'accueil des avions gros porteurs (il précise que le document de présentation de la DGAC évoque des avions gros porteurs, mais sans dire exactement lesquels).

M. Yves DEBOUVERIE lui répond que la solution intermédiaire proposée dans le scénario 1 est calibrée sur les besoins des avions qui fréquentent actuellement l'aéroport. Il certifie ensuite qu'à travers ce projet – et dans toutes les propositions émises par la DGAC – l'État a cherché une juste mesure entre les avantages et les inconvénients, notamment environnementaux.

➤ **Aérogare**

M. Binali HASSANI (*habitant de Sada, propos en shimaoré*) affirme que ce projet de piste longue doit être réalisé en conjonction avec la nouvelle aérogare, qui doit être « la plus belle possible », afin que les étrangers puissent avoir un nouveau regard sur Mayotte. **Mme Halima ATTIBOU** est d'accord avec lui. Elle estime que les conditions d'accueil de l'aérogare actuelle sont déplorables.

M. Soufou MADI (*habitant de Sada, propos en shimaoré*) déclare que les Mahorais ne souhaitent pas avoir une aérogare en bois, comme cela est prévu par la DGAC : celle-ci doit être construite à partir de matériaux fiables et résistants. **Mme Dhoimrati MTRENGOUENI** (*habitante de Sada, propos en shimaoré*) ajoute qu'il est nécessaire d'agrandir l'aéroport et de l'embellir, d'y installer la climatisation, notamment pour les enfants, ainsi que des tapis roulants, afin que les voyageurs puissent récupérer leurs bagages rapidement.

En réponse aux interrogations de M. Binali HASSANI, **M. Pierre PINSON** affirme qu'il était important de séparer les projets de piste longue et d'aéroport pour répondre plus rapidement aux besoins de l'aérogare, dont l'ouverture est prévue à l'été 2013. S'agissant du matériau, le bois, M. Pierre PINSON ne souhaite pas relancer le débat, mais certifie que le confort associé à cette nouvelle construction sera d'un très haut niveau (2 sur 5, 1 étant le plus haut niveau).

Conclusion

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

Mme Anziza MOUSTOIFA (CPDP) remercie les intervenants pour la richesse des thèmes abordés lors de ce débat, dont elle dresse une brève synthèse. Elle invite toutes les personnes qui n'ont pas pu s'exprimer à se rendre à la réunion de débat public de Chiconi, ou à transmettre leurs propositions par écrit.