

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

16 SEPTEMBRE 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE – M'tsangamouji

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	16 septembre 2011
Lieu de la réunion :	M'tsangamouji

Introduction et discours d'ouverture

Mme Anziza MOUSTOIFA, présidente de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), ouvre la réunion et laisse la parole au maire de M'tsangamouji, **M. Issouf Madi MOULA**. Ce dernier est heureux d'accueillir la CPDP et la DGAC dans sa commune et il espère que le débat sera fructueux.

Mme Anziza MOUSTOIFA présente ensuite les membres de la Commission Particulière du Débat Public présents à cette réunion : Mme Nadira MALECK-BERTRAND, M. Jean VAN OOST, M. Mohamed MOINDJIE, M. Zoubair ALONZO. 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 ensuite 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. Prévu pour durer jusqu'au 5 novembre, ce débat tend à informer le public et à éclairer le maître d'ouvrage sur sa perception du projet. Il fera l'objet d'un compte-rendu final, disponible avant la fin de l'année 2011. Le maître d'ouvrage aura ensuite trois mois pour livrer publiquement sa réponse sur le projet et présenter les mesures qu'il mettra en place pour répondre aux questions et inquiétudes du public.

Comment participer au débat ? – 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-pistelonguemayotte.org)

Les réunions publiques – Toutes les réunions publiques organisées 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* et d'argumentation : il est important que les intervenants détaillent les raisons et motifs de leurs prises de position.

Mme Anziza MOUSTOIFA conclut son intervention en annonçant les prochaines réunions, notamment les quatre réunions thématiques, puis cède la parole à M. Yves DEBOUVERIE pour la présentation du projet de piste longue.

Présentation du projet de piste longue

En préambule, **M. Yves DEBOUVERIE** (représentant de la DGAC) rappelle que l'État est intervenu à plusieurs reprises sur la piste de Mayotte. Une nouvelle étape est aujourd'hui prévue pour adapter la piste aux vols long-courriers. L'objectif est de développer la desserte internationale de Mayotte et de permettre la mise en œuvre de vols directs vers la métropole. En effet, la forte croissance du trafic aérien à Mayotte rend économiquement possible la mise en œuvre d'une ligne directe et régulière.

M. Yves DEBOUVERIE rappelle que la piste actuelle est courte, soumise à l'obstacle de deux collines et proche des habitations qui doivent être protégées du souffle des réacteurs. De plus, l'atterrissage des vols long-courriers et gros porteurs n'est pas toujours possible en raison de certaines conditions

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

météorologiques. M. Yves DEBOUVERIE indique ensuite qu'une compagnie lancera des vols directs Mayotte-Paris dès le 31 octobre 2011. Pour ce faire, elle utilisera de nouveaux appareils compatibles avec la longueur de piste actuelle sous réserve de certains aménagements. L'objectif de la desserte sans escale sera donc partiellement atteint avec la piste actuelle, mais il reste nécessaire d'aménager une piste longue. En effet, les vols directs vers Paris avec le plein de passagers resteront fortement soumis aux conditions météorologiques. Certains vols devront réduire la masse de carburant pour pouvoir décoller avec le plein de passagers et devront donc faire une escale pour faire le plein de kérosène. Cette situation pourrait se produire pour environ 15 % des vols, surtout 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 des compagnies desservant déjà Mayotte
- accueillir à l'avenir des appareils de plus forte capacité

Le projet présenté par la DGAC est celui d'une piste convergente de 2 600 m, longueur qui lève les obstacles précédemment évoqués. Pour M. Yves DEBOUVERIE, cette longueur est un bon compromis entre les besoins des appareils (gros porteurs et long-courriers) et les contraintes environnementales.

Deux scénarios sont proposés aux Mahorais :

- Scénario 1 :
 - *étape 1* : allongement de la piste actuelle à 2 310 m permettant au nouvel appareil de décoller quelles que soient les conditions météorologiques
 - *étape 2* : création ultérieure et selon les besoins 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, scénario plus favorable aux habitants de Pamandzi

Contraintes environnementales – Conformément à la réglementation, les contraintes environnementales seront prises en compte dans l'élaboration du projet à travers la réalisation de l'étude d'impact, successive au débat public. La DGAC a déjà détaillé quelques impacts environnementaux prévisibles, quel que soit le scénario choisi :

- *la destruction d'herbiers* du fait de la construction de la piste 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.*

Gains 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. Une baisse des coûts de transport est également envisagée, mais elle pourrait être pondérée par le prix élevé du carburant à Mayotte. 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 de plus gros volume, ce qui réduira encore les coûts et ouvrira l'aéroport à la concurrence.

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 fin 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

➤ **Forme et finalité du débat**

Après plusieurs interventions, **Mme Anziza MOUSTOIFA** précise qu'il ne faut pas confondre la CPDP avec la DGAC qui sont indépendantes l'une de l'autre. La première a pour mission d'informer le public, de mener le débat et de recueillir les avis. La seconde représente le maître d'ouvrage, c'est-à-dire l'État, qui décidera de la suite du projet.

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

M. Saïdou SOUFFOU (habitant de M'tsangamouji, *propos en shibushi*), demande que la piste de l'aéroport de Mayotte soit aussi longue que celles de l'aéroport Charles de Gaulle, et s'étonne que l'on consulte les Mahorais sur ce projet. Il rappelle que ces derniers réclament la piste longue depuis cinquante ans et que le besoin de cet outil a été réaffirmé dès le premier mandat de François MITTERAND. Il ajoute que les Mahorais n'ont pas été consultés lors de la fermeture de certaines maternités. **M. Assani Souffou MATTOIR** (habitant de M'tsangamouji), favorable au scénario 1 étape 1, espère également que le débat n'est pas une simple formalité, que le coût du projet ne sera pas un frein et que les avis des Mahorais seront réellement pris en compte.

M. Jean VAN OOST (membre de la CPDP) répond que ce débat public répond à une obligation légale. Maintenant que Mayotte est devenue département, elle doit suivre les règles applicables pour les projets d'infrastructure dépassant 100 M€. S'agissant des maternités fermées, elles devaient représenter quelques millions d'euros, mais pas suffisamment pour donner lieu à un débat public. Pour M. Jean VAN OOST, il ne fait aucun doute que les Mahorais attendent la piste longue depuis très longtemps, mais le débat public est un outil de la démocratie participative et permet d'argumenter en faveur ou en défaveur du projet. Il ajoute que sur les dix dossiers soumis à débat public chaque année en France, huit sont modifiés grâce aux arguments du public. Il rappelle enfin que tous les propos tenus lors des réunions sont transcrits *in extenso* et analysés dans des synthèses. À l'issue de toutes les réunions, la CPDP remettra un rapport à la DGAC qui prendra acte des réflexions et des arguments et transformera éventuellement son projet pour répondre aux attentes et aux besoins des Mahorais.

➤ **Financement du projet**

M. Madi RACHIDI (habitant de M'tsangamouji) déplore que tous les projets prévus pour Mayotte sont considérés comme trop onéreux. Il prend pour exemple les constructions inachevées des lotissements dans les villages (pas d'assainissement, caniveaux à ciel ouvert, etc.) Il estime dommage que les Mahorais, pourtant français, soient si peu considérés par la nation alors qu'ils ont besoin de l'aéroport. Il propose de construire la piste progressivement jusqu'à atteindre 3 000 m et d'arrêter de dire que le projet est trop cher.

Yves DEBOUVERIE répond que si l'État avait décidé de ne pas réaliser ce projet, le débat public n'aurait pas lieu. Les Mahorais ne sont donc pas consultés pour rien. Pour ce qui est de construire la piste longue par étape, c'est bien ce que propose le scénario 1 en deux étapes : il a l'avantage d'étaler la dépense publique dans le temps. M. Yves DEBOUVERIE précise ensuite que la répartition du financement du projet n'est pas encore connue et ne le sera pas avant le choix définitif du scénario : ce sont généralement les usagers de l'aéroport (compagnies aériennes et passagers) qui supportent le coût des travaux mais, dans le cas présent, ils ne pourront certainement pas en supporter l'intégralité. L'État et Conseil général se sont engagés à participer avec le contrat de projet et l'on peut aussi espérer que l'Europe participera comme elle l'a fait pour d'autres aéroports outre-mer.

➤ **Prix du billet d'avion**

M. Madi RACHIDI, dit « Zansigué » (habitant de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) s'étonne que les vols directs commencent dès le 31 octobre alors que la piste longue n'est pas encore aménagée et qu'en dépit de ces vols directs, les prix des billets restent identiques. Il semble donc inutile d'allonger la piste pour le moment, d'autant plus que les avantages de ce projet ne bénéficieront qu'aux générations futures.

M. Yves DEBOUVERIE indique qu'il est difficile de définir l'évolution des tarifs aériens : les compagnies fixent leurs prix en fonction de leurs coûts et de la concurrence. Il faut donc espérer que le prix du billet d'avion baissera : la compagnie concernée par les vols directs a déjà annoncé une baisse des prix. M. Yves DEBOUVERIE souligne que l'allongement à 2 310 m a pour objectif de permettre une meilleure régularité des vols, quelles que soient les conditions météorologiques. Cette régularité aura un impact sur les coûts d'exploitation des compagnies. En outre, la piste longue permettra à d'autres compagnies de lancer des vols directs, ce qui favorisera la concurrence et donc la baisse des tarifs.

➤ **Emplacement de l'aéroport et modulations du projet**

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

M. Anfane IBRAHIM (habitant de M'tsangamouji), favorable au scénario 2, demande s'il est possible de proposer un autre site que Pamandzi pour la construction de la piste longue. **M. Hanri ASSANI** (habitant de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) est favorable au projet de piste longue et espère qu'il ne s'agira pas d'une réalisation provisoire. Il évoque les problèmes de transport liés à la barge et rappelle que la construction d'un pont entre Grande-Terre et Petite-Terre pour faciliter les déplacements des voyageurs a toujours été refusée : il préférerait donc que la piste longue soit construite en Grande-Terre. **M. Haïdar ATTOUMANI SAÏD** (habitant de M'tsangamouji, deuxième adjoint au maire), se réjouit de la baisse des tarifs qui permettra aux jeunes de suivre des formations à l'étranger. Il demande si le projet tient compte du temps d'attente – qui est du temps perdu – lors des escales à la Réunion ou à l'aéroport de Pamandzi et à la barge

M. Pierre PINSON (délégué territorial de la DGAC à Mayotte) répond que le site retenu pour ce projet est bien Pamandzi. D'autres sites avaient été identifiés en Grande-Terre (Combani et Majicavo) et en Petite-Terre (les Badamiers). Ces scénarios ont été abandonnés pour différentes raisons : absence d'espace plat suffisant, destruction de villages et de zones agricoles, gêne pour l'expansion urbaine de Mamoudzou. En outre, construire entièrement un nouvel aéroport sur un autre site que Pamandzi demanderait des budgets bien plus conséquents que celui prévu pour l'allongement de la piste actuelle. Quant à la question relative aux accès terrestres et maritimes, **M. Yves DEBOUVERIE** indique qu'elle n'est pas du ressort de l'État, mais des autorités locales, mais qu'il serait en effet nécessaire de faciliter les déplacements des voyageurs.

M. Saïd HABDULAT, dit « Djakabe » (habitant de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) s'interroge sur la possibilité de décaler une partie des habitants de Pamandzi afin de construire la piste longue sur la terre plutôt que d'allonger vers la mer. Il fait valoir que l'allongement de la piste sur le lagon modifie les flux marins : la modification du mouvement des marées causerait des dégâts dans les villages de Grande-Terre, notamment M'tsangamouji.

M. Yves DEBOUVERIE indique que la DGAC a parfaitement conscience que l'allongement de la piste actuelle sur le lagon aura des impacts environnementaux. Néanmoins, l'allongement sur la terre ferme représente un coût humain considérable : il faudrait décaler tout le vieux centre de Pamandzi, de l'aéroport à la gendarmerie. En outre, cette solution n'offre pas de gain opérationnel en termes aéronautiques puisque la colline de Labattoir se rapprocherait de la piste et deviendrait encore plus gênante pour les manœuvres aériennes. **M. Yves DEBOUVERIE** ajoute qu'il se renseignera sur les conséquences possibles de la piste longue sur les mouvements marins et sur leurs effets pour les côtes de Grande-Terre

M. Abdu SAANDANI (habitant de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) propose d'allonger la piste actuelle à 2 600 m et de conserver le scénario 2 (piste convergente) en réserve pour des développements futurs, notamment pour répondre à d'éventuels besoins militaires.

M. Yves DEBOUVERIE répond que cette possibilité avait été étudiée, mais que les avantages aéronautiques étaient minimes : les collines de Petite-Terre restaient dans l'axe de la piste et gênaient les atterrissages et décollages. Cela aurait contraint les avions à réduire leur masse, donc à emporter moins de passagers ou moins de carburant. En outre, un tel allongement nuirait encore plus aux herbiers fréquentés par les tortues et le dugong.

➤ **Aérogare de Pamandzi**

M. Mahamoudou TOUNGA (habitant de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) est favorable au projet de piste longue qui permettra l'ouverture à la concurrence et une baisse des tarifs. Il souligne cependant que Mayotte est une terre musulmane et qu'il serait mauvais que l'aéroport dispose de trop de bars et distribue trop d'alcool. Il souhaite que les lieux soient plutôt climatisés et confortables et qu'une mosquée soit accessible dans l'enceinte de l'aéroport. **M. Madi SAINDOU** (habitant de M'tsangamouji) souhaite que la sortie de l'avion et l'accès à l'aéroport se fassent via une passerelle et pas par des bus. **M. Saïd TOUFAL** (habitant de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) s'exprime également en faveur de la piste longue, mais s'étonne que le projet d'aérogare présente des *bangas* en tôle.

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

M. Pierre PINSON répond que la construction de la nouvelle aérogare débutera en 2012 et sera achevée vers août 2013, pour un budget estimé à 42,5 M€. Ce projet et celui de la piste longue sont indépendants. M. Pierre PINSON précise qu'en quatre ans, le nombre de passagers a dépassé le cap des 300 000 personnes avec un taux d'augmentation de 12 à 14 % par an, ce qui est exceptionnel. La nouvelle aérogare pourra accueillir 600 000 passagers par an avec une possibilité d'extension jusqu'à 1,5 million de passagers. La nouvelle aérogare répondra aux besoins des passagers en termes de confort (niveau 2 sur les 5 niveaux IATA) et d'accueil et n'aura rien d'un *banga* en tôle : par exemple, des passerelles télescopiques permettront la montée et la descente dans les avions. Enfin, l'aérogare disposera d'un lieu de culte comme tous les aéroports modernes.

M. Jean VAN OOST rappelle que le débat public porte sur le projet de piste longue et pas sur le projet d'aérogare. Il demande aux intervenants de recentrer leurs questions et arguments sur ce sujet.

➤ **Développement de Mayotte**

M. Issouf Madi MOULA s'inquiète que le développement durable n'ait pas été abordé dans la présentation du projet. La piste longue est nécessaire, mais pas au détriment de la nature et des hommes.

M. Yves DEBOUVERIE répond que la DGAC a tout naturellement intégré la notion de développement durable dans son projet. La piste longue tend à favoriser l'ouverture économique de Mayotte ; les vols directs permettront des économies de carburant, donc une réduction des émissions de CO₂ et des gaz à effet de serre ; la piste longue permettra de réduire les nuisances sonores et l'impact humain de l'aéroport. Le développement économique, la protection de l'environnement et la prise en compte des besoins sociaux – bien que difficiles à concilier – sont donc au cœur du projet présenté.

M. Hamada Hamidi ZIZA (habitant de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) estime que la piste longue ne détruira rien car l'environnement est déjà dégradé. Il s'exprime donc en faveur de la piste à 2 600 m, qui permettra de faire baisser le prix du billet d'avion et de faire venir des touristes en masse.

Mme Zaouyati ASSANI (habitante de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) affirme que tous les Mahorais sont favorables au projet de piste longue et souhaitent que les avantages qui existent ailleurs existent également à Mayotte. Cette piste longue permettra aux artisans mahorais de vendre leurs produits et à toute l'île de connaître un développement économique nécessaire.

M. Yves DEBOUVERIE abonde dans ce sens et indique que la piste longue favorisera les liaisons directes avec la métropole, d'où une diminution du temps de vol et une réduction des tarifs. Elle ouvrira la concurrence et permettra d'utiliser des appareils de plus grande capacité, donc de réduire les coûts d'exploitation des compagnies aériennes. En termes de développement économique, la piste longue permettra de développer le tourisme, mais aussi de diminuer les coûts du fret et donc de favoriser l'exportation de produits mahorais et l'importation de marchandises, dans le sens des attentes des Mahorais.

➤ **Avantages pour M'tsangamouji et Petite-Terre**

M. Madi MEDILADJI (habitant de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) s'enquiert des bénéfices que les habitants de M'tsangamouji tireront des travaux et de la piste longue, à savoir si le chantier et l'exploitation de la piste longue leur offriront des emplois. Il indique que des candidatures d'habitants de M'tsangamouji ont été refusées sous prétexte que les demandeurs d'emploi n'habitaient pas en Petite-Terre. **M. Moursala SAINDOU** (habitant de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) s'enquiert des avantages de cette piste pour les habitants de Petite-Terre qui doivent déjà composer avec les nuisances sonores.

En premier lieu, **M. Yves DEBOUVERIE** précise que la piste longue permettra d'améliorer la desserte aérienne de Mayotte et de diminuer certaines problématiques du transport aérien (diminution du temps de vol, baisse des tarifs, etc.) Ainsi, ce sont tous les Mahorais qui bénéficieront des avantages induits par l'allongement de la piste. Pour ce qui est des emplois, M. Yves DEBOUVERIE estime que la piste longue créera une cinquantaine de postes d'ici 2020. Il faut y ajouter les besoins en main d'œuvre pendant les années du chantier, soit une centaine d'emplois. Il est évident que les habitants de Petite-Terre seront favorisés à l'embauche, du fait de leur proximité par rapport au lieu de travail. Mais M. Yves DEBOUVERIE considère cela d'un œil logique : les habitants de Petite-Terre étant ceux

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

qui subissent au quotidien les nuisances induites par l'aéroport (bruits, vols à basse altitude), il semble normal qu'ils bénéficient des emplois créés par l'aéroport et la piste longue.

M. Saïd BACAR (habitant et ancien maire de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) se réjouit que la CPDP se soit déplacée à M'tsangamouji. Il souhaite que des habitants de la commune soient sollicités pour œuvrer à la construction de la piste afin que les générations futures sachent que M'tsangamouji était favorable et impliquée dans le projet.

➤ **Environnement**

M. Ahamadi Soufou ZIZA (habitant de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) se réjouit du débat public et s'exprime en faveur du scénario 2, qui évacue tout risque de construction provisoire. Il souligne que les animaux ne sont pas les seules espèces à occuper l'île : les humains et le développement doivent primer sur l'environnement. **M. Abdhu IBRAHIM** (habitant de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) et **M. Saïd TOUFAIL** s'expriment dans le même sens et déplorent que les environnementalistes se dressent contre ce projet, alors qu'ils ne se sont pas manifestés lors de la construction du marché couvert à Mamoudzou et de la rocade de M'tsapéré – deux projets qui ont empiété sur la mer et porté préjudice aux pêcheurs – ou pour protéger la baie de Soulou actuellement en péril. En réponse à ces interventions, **M. Issouf Madi MOULA** déplore que se tienne un procès d'intention en défaveur des environnementalistes et que ces derniers ne soient pas présents à la réunion.

M. Jean VAN OOST souligne que les environnementalistes ont le droit de faire valoir leurs arguments dans ce débat public. Il ne faut pas craindre qu'ils bloquent le projet. Pour faire contrepoids, les défenseurs de la piste longue doivent aussi argumenter leur position en rédigeant des cahiers d'acteurs, en s'exprimant sur le site Internet ou en participant aux réunions. Les environnementalistes se sont par ailleurs exprimés au cours de nombreuses réunions précédentes et, selon M. Jean VAN OOST, personne ne leur fait de procès. M. Jean VAN OOST invite toutes les personnes intéressées par les questions environnementales à participer à la réunion thématique du 21 septembre qui portera précisément sur les enjeux environnementaux du projet.

M. Ahamada MOHAMADI (habitant de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) estime qu'allonger la piste à 2 310 m est suffisant (scénario 1). Il doute que l'allongement à 2 600 m (scénario 2) sera réellement financé et pense qu'il détériorerait trop le lagon, comme le port de Longoni qui impacte actuellement la plage de Soulou. **M. Nouridine SAÏD ABDALLAT** (habitant de M'tsangamouji) s'exprime dans le même sens et s'interroge sur la pertinence d'allonger une piste qui porterait atteinte au lagon, un des plus beaux de l'Océan Indien et une des richesses de l'île. En outre, il s'inquiète des conséquences du projet sur les coraux, les dugongs et les cétacés qui fréquentent le lagon.

M. Yves DEBOUVERIE répond que les scénarios prévoient la destruction de certains écosystèmes, notamment à cause du remblai nécessaire pour construire la piste sur la mer. Une zone d'herbiers sera détruite, mais aucun expert environnemental n'a encore prouvé que la vie des espèces qui fréquentent cette zone (tortues, dugongs) serait menacée. Par ailleurs et même si cela est difficile, il est possible de reconstruire cet herbier et de déplacer les pâtés coralliens menacés. En outre, les espèces marines ne sont pas seules à être menacées : il est prévu de déplacer et de réimplanter des espèces d'insectes vivant sur la colline de Labattoir d'où seront probablement extraits les matériaux nécessaires au remblai.

➤ **Départementalisation**

M. Madi ATTOUMANI (habitant de M'tsangamouji, *propos en shibushi*) rappelle que les Mahorais ont fait le choix de rester français et qu'ils adhèrent aux principes d'égalité, de fraternité et de liberté. Il enjoint l'État à prendre ses responsabilités et à réaliser l'allongement de la piste. Il ne doute pas qu'un vote à main levée prouverait la totale adhésion des Mahorais à ce projet. **M. Abdu SAANDANI** souligne à son tour que les Mahorais, après avoir voté à 95 % la départementalisation de Mayotte, sont très majoritairement favorables à la construction de la piste longue.

Conclusion

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
PROJET PISTE LONGUE AÉROPORT DE MAYOTTE**

En conclusion de cette réunion de proximité, **Mme Anziza MOUSTOIFA** salue la qualité des interventions et du débat. La Présidente de la CPDP procède à la synthèse de la réunion, puis invite les participants à participer aux réunions thématiques à Mamoudzou, à Koungou et à Pamandzi.