

PISTE LONGUE DE L'AÉROPORT DE MAYOTTE

Concertation de suivi post-débat public jusqu'à l'enquête publique

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE CONCERTATION DU 7 OCTOBRE 2023 (FEDERATION DES ASSOCIATIONS MAHORAISES DE METROPOLE – ANTENNE DE LIMOGES)

Lieu : Limoges – Salle polyvalente de l'espace Lucien Neuwirth

Date : samedi 7 octobre – 15h40 à 17h30 (1h50)

Nombre de participants : env. 50

Cette réunion d'information et de concertation a été organisée en partenariat entre la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), maître d'ouvrage du projet de piste longue, et la FAMM (Fédération des Associations Mahoraises de Métropole).

Déroulement de la réunion :

- Accueil (4')
- Présentation du projet de piste longue par Christophe MASSON, Délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte, DGAC (40')
- Intervention d'Emile Roger LOMBERTIE, Maire de Limoges (10')
- Echanges avec les participants (50')
- Mot de conclusion (5')



LES ÉLÉMENTS À RETENIR DE LA RÉUNION

Accueil :

Issouf SAINDOU, Président de la FAMM, accueille les participants en son nom et en celui de Camaridine MISTOIHI, Président de l'antenne de Limoges de la FAMM, et les remercie de leur présence. La FAMM a souhaité venir, avec Christophe MASSON, Délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte, auprès des habitants de Limoges pour présenter le projet et les études et recueillir leurs impressions. Toutes les remarques seront prises en compte. Il existe un site internet dédié à la piste longue qui permet de laisser des commentaires et d'apporter sa contribution.

Camaridine MISTOIHI, Président de l'antenne de Limoges de la FAMM, remercie les personnes présentes et la Ville de Limoges qui a mis la salle à disposition. Il annonce la visite du Maire de Limoges dans le courant de la réunion.

Présentation du projet de piste longue et de l'avancement de la comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji

Christophe MASSON, Délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte, remercie les Présidents de la FAMM pour leur invitation et précise qu'il est important de pouvoir de cette manière présenter le projet et recueillir les réactions et les avis. Il indique qu'il réside à Mayotte et qu'il est venu quelques jours en métropole spécifiquement pour échanger sur le projet.

Christophe MASSON présente ensuite le projet de piste longue (cf. support de présentation joint à ce compte-rendu). Les principaux thèmes abordés au cours de cette présentation sont les suivants :

- **La relance du projet esquissé en 2011 :**
 - Les grandes décisions depuis le débat public et l'opportunité confirmée du projet, en raison des spécificités de la situation mahoraise : nécessité d'une plus grande concurrence entre les compagnies aériennes pour faire baisser les prix des billets et de liaisons directes avec la métropole, importance de lever les contraintes de la piste actuelle (longueur de la piste, proximité d'obstacles, émergence du volcan Fani Maoré et enfoncement de Mayotte, phénomène qui va se poursuivre dans le temps...)
 - Le rapport de la Commission « Mobilité 21 » en 2013 et la confirmation du projet par le Président de la République en octobre 2019.
 - Les deux scénarios d'aménagement issus du débat public en 2012 et le choix du scénario 2 (piste convergente s'appuyant sur l'extrémité de la piste actuelle).
- **Le site de Pamandzi et les principales évolutions / contraintes qui le concernent :**
 - les risques naturels (cyclones) et ceux liés au nouveau volcan Fani Maoré (enfoncement de l'île, tsunamis consécutifs à un séisme et dans le même temps, augmentation du niveau de la mer provoquée par le changement climatique). Cette situation nécessite une surélévation significative de la piste, qui sera positionnée en moyenne à 8 mètres au-dessus du niveau moyen des eaux, et des niveaux de protection très importants avec des blocs en béton de 40 tonnes chacun.
 - L'approvisionnement en matériaux : la disponibilité des matériaux sur Mayotte (collines du Four à Chaux et de Labattoir sur Petite-Terre et secteur d'Hajangua sur Grande-Terre), les infrastructures nécessaires pour leur exploitation et leur acheminement par la mer afin de ne pas augmenter la congestion sur les routes existantes.
 - Les enjeux environnementaux : présence d'herbiers à l'extrémité de la piste actuelle (zones d'alimentation des dugongs et tortues) et nécessité de travaux de nuit, présence d'espèces protégées.
 - Le projet est réalisable sur Pamandzi. Le coût du projet a été réévalué entre 550 et 700 millions d'euros. Ce qui reste à faire en 2023 : études des installations routières et portuaires à Hajangua et sur Petite-Terre.
- **En parallèle, les études sur le site alternatif de Bouyouni / M'Tsangamouji :**
 - La nécessité juridique de justifier, dans l'étude d'impact du projet, du site d'implantation de la piste longue, comme l'a rappelé l'Autorité Environnementale dans son avis de pré-cadrage en décembre 2020.

- Les nombreuses expressions recueillies, souhaitant une implantation de l'aéroport en Grande-Terre, avant même que le site alternatif soit évoqué.
- Les différents sites examinés (datant du débat public d'une part, nouveaux sites d'autre part), les sites non retenus et la possibilité d'envisager le projet sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.
- La nécessité de mener toutes les études sur ce site de Bouyouni/M'Tsangamouji en 2023 et de comparer thème par thème les deux sites.
- Le principaux résultats disponibles aujourd'hui sur les 8 thèmes des études de comparaison :

- Principes d'aménagement de l'aéroport et potentiel de développement économique : le site de Pamandzi est très contraint (peu d'espace autour de l'aéroport, avec un maximum de 10 hectares disponibles) et la piste ne pourra pas être allongée au-delà des 2 600 mètres en raison de la présence des grands fonds ; le site de Bouyouni / M'Tsangamouji apparaît plus favorable pour le développement économique (espace suffisant autour de l'aéroport, jusqu'à 100 hectares).
- Besoins et ressources en matériaux : pour réaliser la piste longue à Pamandzi il est nécessaire d'aller chercher des matériaux sur Grande-Terre ; sur Bouyouni / M'Tsangamouji, les matériaux seraient vraisemblablement disponibles sur place. Par contre, davantage de matériaux seront nécessaires puisqu'il faut construire un aéroport.
- Coût et socio-économie : les éléments ne sont pas encore disponibles. À Bouyouni / M'Tsangamouji, il faut construire un aéroport ; à Pamandzi, les travaux devront être réalisés en maintenant les vols sur la piste actuelle, ce qui créera beaucoup de contraintes pour le chantier (travaux de nuit notamment) et renchérra les coûts. Les coûts seront connus à la fin de l'année.
- La desserte et l'impact sur l'aménagement du territoire de Mayotte : 90 % de la population mahoraise se trouvant sur Grande-Terre, une implantation de l'aéroport sur Grande-Terre facilite bien sûr la desserte routière. Les études analysent les améliorations possibles de la desserte pour le site de Pamandzi, dans un contexte de multiplication par 3 du nombre de passagers aériens à moyen terme. Les améliorations étudiées sont notamment des liaisons maritimes express depuis Bandraboua et Hajangua. Les moyens de desservir le site de Bouyouni / M'Tsangamouji sont également étudiés, avec le même principe de desserte par bateaux.

Pour ce qui concerne l'aménagement du territoire, l'une des grandes orientations prises par le Conseil départemental de Mayotte est de rééquilibrer le développement de l'île vers l'Ouest. Dans ce contexte, un aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji apparaît plus favorable.

- Les activités humaines (agriculture, pêche) : l'implantation sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji nécessitera environ 300 hectares, avec un impact fort sur l'activité agricole ; pour le site de Pamandzi, il faudra aller chercher des matériaux sur différents sites, ce qui mobilisera une centaine d'hectares agricoles. Il y aura quelques impacts du projet, mais ponctuels, sur l'activité de pêche.
- Les risques naturels et industriels : les risques industriels concernent essentiellement le transport de kérosène pour les avions et la traversée de zones urbaines (l'impact est plus fort sur Pamandzi, les poids lourds traversant Labattoir).

Le site de Pamandzi est l'endroit de Mayotte le plus exposé aux risques naturels, du fait du nouveau volcan. Les premiers résultats des études montrent qu'il ne devrait pas y avoir de risque, de glissement de terrain notamment, à Bouyouni / M'Tsangamouji.

- Les milieux naturels et le cadre de vie des habitants : la piste longue convergente sur le site de Pamandzi permet d'éloigner les avions, et donc le bruit, des zones habitées – sauf pour les habitations au niveau de

Sandravangue qui seront proches de la piste. Sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, aucune habitation n'est survolée.

Du point de vue des milieux naturels, il y a à priori moins d'enjeux sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, néanmoins des espèces protégées terrestres ont été recensées cette année. Les enjeux sur le site de Pamandzi sont forts car, contrairement aux espèces terrestres qu'il est possible de déplacer, il est particulièrement difficile de recréer des milieux sous-marins.

- La ressource en eau et la qualité des eaux : les études analysent les impacts des deux sites sur la ressource en eau potable de Mayotte. Sur Pamandzi, le projet est proche de la zone de captage de l'usine de dessalement ; sur Bouyouni / M'Tsangamouji, il a été vérifié qu'il n'y a pas d'impact sur les retenues collinaires, sur les forages et captages proches et les résultats sur l'impact potentiel sur les nappes phréatiques sont attendus.

- **Les prochaines échéances :**

- Tous les résultats des études de comparaison seront disponibles fin 2023, pour justifier le site d'implantation début 2024, d'où l'importance de recueillir les avis du plus grand nombre au cours de cette année, via le dispositif de concertation.
- Processus d'enquête utilité publique engagé en 2024.
- Début des travaux en 2026, quel que soit le site retenu.

Intervention d'Emile Roger LOMBERTIE, Maire de Limoges

Emile Roger LOMBERTIE se dit heureux d'avoir mis cette salle à disposition pour permettre aux habitants de parler de Mayotte. Il a apprécié d'entendre les réflexions en cours sur le développement de l'île et il souligne l'importance que les participants apportent leurs réflexions au projet.

Issouf SAINDOU remercie M. le Maire d'avoir honoré l'invitation de la FAMM.

Echanges avec les participants :

Les questions et expressions des participants ont été les suivantes (*les réponses apportées par le maître d'ouvrage figurent en italique*) :

- Il y aura bien, en 2026, un début d'aéroport que ce soit à Petite-Terre ou à Grande-Terre ? Les études pour Grande-Terre seront-elles bien finalisées pour tenir ce calendrier ?
 - *2026 correspond au début des travaux, quel que soit le site qui sera choisi en 2024. Les études sont aujourd'hui beaucoup plus précises, au mètre près ou même moins, sur Pamandzi ; cela est indispensable car on se trouve sur un site déjà en exploitation. Les études sur Bouyouni / M'Tsangamouji sont en cours de finalisation ; elles sont suffisantes aussi pour démarrer les travaux en 2026.*
 - La durée des travaux sur le site de Pamandzi sera d'au minimum 7 ans, en raison des contraintes (poursuite des vols pendant les travaux, acheminement des matériaux, travaux de nuit, volume très important des blocs de protection, houles d'alizés, etc.). La durée des travaux sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji n'est pas encore disponible, toutefois elle devrait être d'un maximum de 7 ans car il y a peu de contraintes.*
- Le projet date de plusieurs décennies. Est-il vraiment soutenu politiquement ?
 - *Depuis l'annonce du Président de la République en octobre 2019, on ne se pose plus la question de savoir si on fait la piste longue mais comment on la fait. L'État met en place au fur et à mesure les financements nécessaires pour les études, ce qui montre la volonté d'avancer. De plus, le Conseil départemental de Mayotte a déjà délibéré pour participer financièrement aux travaux. Bien sûr il existe toujours un risque qu'un projet ou qu'un chantier soit arrêté mais on ne se trouve pas dans cette dynamique aujourd'hui, au contraire.*

- Qu'en est-il précisément des nuisances sonores sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji ?
 - *Ce qui compte est l'axe de la piste et le fait que sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, les avions décolleront dans l'axe, sans virage nécessaire. Du sud vers le nord, les avions ne survoleront donc ni Dzoumogné ni Bouyouni ; ils survoleront la mangrove qui se trouve entre les deux. Il n'y aura pas de survol d'habitations et il n'y a pas d'habitations proches. Dzoumogné, Bouyouni, Tsingoni ou M'Tsangamouji ne subiront pas de nuisances sonores.*

Sur le site de Pamandzi, les avions ne survoleront plus Pamandzi, mais le secteur de Sandravangue aura toujours des nuisances sonores importantes et l'îlot Fougoujou, qui n'est pas concerné aujourd'hui par le survol des avions, le sera demain.
- De nombreuses personnes seront concernées par l'impact du site de Bouyouni / M'Tsangamouji. Ces personnes vont devoir être déplacées. Comment ces propriétés seront-elles reconstituées alors que l'espace est rare et que la population augmente de plus en plus ?
 - *Sur Bouyouni / M'Tsangamouji, il n'y a pas de décasage à prévoir, seuls des terrains sont concernés. Ce n'est pas la même chose sur Pamandzi, où il y aura des décasages, notamment pour créer les installations pour les extractions de matériaux, les pistes de chantier, etc. Comme cela se fait sur tous les grands chantiers en France, dans ce cas-là, les personnes sont indemnisées pour qu'elles puissent retrouver un autre logement.*

Concernant les terrains agricoles, nous incitons déjà aujourd'hui à ce que tout le monde se déclare propriétaire et prenne contact avec la Commission d'urgence foncière. Il y a trois grands types de cas :

 - *certains propriétaires de terrains qui servent à l'alimentation familiale préfèrent que leur terrain soit racheté, ils seront donc indemnisés ;*
 - *d'autres souhaitent conserver leur surface pour l'alimentation familiale, nous rechercherons alors une parcelle équivalente ;*
 - *les troisièmes sont ceux qui vendent leurs productions agricoles ; dans les échanges avec eux, ils se disent qu'un projet comme la piste longue peut être l'occasion d'aider à structurer ou à agrandir les exploitations pour les rendre plus viables.*

Toutes les situations seront traitées au cas par cas, en discutant avec chaque personne.
- Les emprises vont être beaucoup plus importantes sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji que sur Petite-Terre et Mayotte est déjà confrontée à des problèmes de déforestation et de sécheresse. Comment ces questions environnementales sont-elles prises en compte ?
 - *Sur Bouyouni / M'Tsangamouji, on mobilise 300 hectares qui sont aujourd'hui végétalisés et qui seront pour une partie seulement artificialisés. Le projet sera accompagné par de la reforestation, qui sera gérée dans le temps, et qui sera donc durable. C'est ce qu'on appelle des mesures compensatoires. Elles seront mises en œuvre sur des surfaces se trouvant en dehors du projet. Le projet sur Pamandzi mobilise une centaine d'hectares de terrains agricoles ou naturels.*
- Certains propriétaires seront sûrement conciliants mais n'y a-t-il pas aussi des risques de désaccords ou de plaintes, qui pourraient freiner le projet ?
 - *Sur Bouyouni / M'Tsangamouji, il n'y a que des terrains agricoles. Sur Pamandzi, il y a des terrains agricoles et des habitations. Les habitations peuvent conduire à des situations plus délicates.*

Nous allons anticiper ces sujets. Dès que le choix du site sera fait, nous commencerons à traiter le sujet foncier, nous aurons donc deux ans pour cela avant le début des travaux. Ce travail est même déjà anticipé puisque nous sommes allés sur le terrain pour les études et que nous avons rencontré des propriétaires. De leur côté, les communes ont aussi recensé tous les propriétaires, dans le but d'identifier les difficultés potentielles.

Les acquisitions des terrains nécessaires se feront le plus possible à l'amiable. Le dernier moyen, mais ce n'est pas du tout celui que nous souhaitons privilégier, est l'achat d'office, en allant devant le juge, une fois que le projet est déclaré d'utilité publique. En effet, la déclaration d'utilité publique consacre l'intérêt général du projet et permet donc d'aller au-delà de l'intérêt individuel. Mais nous n'avons pas envie de faire

cela, notre objectif est de discuter avec tout le monde pour trouver la bonne solution pour chaque cas.

- Il y a eu un affaissement de la route vers Tsingoni. Cela est-il pris en compte dans les études ?
 - *Soulou est un cas particulier parce que l'on se trouve très proche du talus qui va vers le lagon et qu'il y a des infiltrations d'eau qui fragilisent les terrains.*

Sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji nous allons à certains endroits écrêter des collines et à d'autres aplanir des creux, parfois jusqu'à 50 mètres de haut. Nous avons réalisé des carottages pour vérifier la solidité du sous-sol. C'est cela qui nous permet de dire aujourd'hui que le sol est solide. Nous maîtriserons le risque de glissement de terrain, à la fois en utilisant les bons matériaux pour construire les talus et en calculant les pentes nécessaires. Techniquement, on sait faire. Sur un grand chantier de terrassement comme celui de la piste longue, on traite le sujet de l'eau pour éviter qu'elle s'infilte à l'intérieur du sol et provoque des glissements de terrains.

Sur le site de Pamandzi, la piste longue sera réalisée sur le platier, c'est-à-dire le fond marin qui se trouve à 2-3 mètres en dessous du niveau de l'eau, en bord de plage. À l'intérieur de ce platier, il y a des poches de matériaux très durs qui, avec les séismes, redeviennent du sable et se dissolvent dans l'eau. Au moment des travaux, nous devons retirer ces poches de matériaux et les remplacer par des matériaux solides.

- La piste longue est vraiment importante et nous avons hâte qu'elle se réalise car nous, les Mahorais, payons trop chers les billets d'avion. Le problème est celui du monopole, mais des compagnies comme Corsair ou d'autres sont venues à Mayotte et pourtant le prix ne change pas. La piste longue nous garantit-elle cette baisse de prix ?
- Lorsque l'aéroport sera terminé, s'agira-t-il d'un aéroport de plein droit pour le département de Mayotte ou serons-nous encore attachés à La Réunion, comme c'est le cas en ce moment ?
 - *Sur la concurrence, qui rejoint aussi le sujet de la dépendance à La Réunion : aujourd'hui, l'aéroport de Mayotte est souvent dépendant de La Réunion en raison de la piste trop courte. Pour aller en métropole il faut soit passer par le Kenya pour refaire le plein de kérosène, soit passer par La Réunion pour réaliser une escale et prendre des passagers, mais c'est aussi dans la logique de faire le plein de kérosène.*

On ne peut pas apporter de garanties sur le niveau de prix une fois que la piste longue sera réalisée, parce que c'est l'affaire des compagnies aériennes. Mais pour définir la longueur de la piste, nous avons interrogé toutes les compagnies aériennes, et pas seulement celles qui desservent Mayotte aujourd'hui, pour savoir si elles étaient intéressées pour venir sur Mayotte et si oui quels avions elles souhaiteraient utiliser. Des compagnies qui ne desservent pas Mayotte aujourd'hui ont dit qu'elles étaient intéressées et toutes les compagnies aimeraient utiliser de plus gros avions, qui aujourd'hui ne peuvent pas venir sur Mayotte. Des avions plus gros signifient plus de passagers, des charges fixes réparties sur plus de monde et donc, normalement, des prix qui baissent.

- Si l'aéroport est déplacé à Bouyouni / M'Tsangamouji, qu'advient-il de l'aéroport actuel et de l'économie de Petite-Terre ?
 - *Il faut savoir d'abord qu'il n'y aura pas deux aéroports à Mayotte. Il peut y avoir encore une activité aéronautique sur le site de Pamandzi mais elle serait plutôt de la petite aviation liée au tourisme (tour d'hélicoptères, parachutisme, ULM). Il n'y aura pas de vols régionaux vers Madagascar ou La Réunion, comme on l'entend dire parfois : cela constituerait des coûts supplémentaires pour les compagnies aériennes, qui sont les mêmes que celles qui réalisent les vols intercontinentaux. Cela n'intéressera donc pas les compagnies et cela n'irait pas dans le sens de la baisse du prix du billet.*

Le devenir du site de l'aéroport relève des collectivités. L'un des thèmes des études en cours est celui de l'impact du site sur l'aménagement du territoire de Mayotte : cette étude va proposer des idées pour la réutilisation du site, si l'aéroport est déplacé sur Grande-Terre, en particulier pour assurer du développement économique sur Petite-Terre.

On sait aujourd'hui que ce n'est pas l'aéroport qui fait l'économie de Petite-Terre, en tout cas Petite-Terre ne vit plus de l'aéroport comme c'était le cas auparavant. Pour illustrer cela, il y a 5 millions de passagers par an sur la barge, dont 400 000 passagers aériens, soit, avec les salariés de l'aéroport, à peine 10 % des gens qui prennent la

barge. Par contre, en libérant de l'espace (de l'ordre d'une centaine d'hectares) sur l'aéroport, il est possible de faire du développement touristique, économique, d'enseignement, etc., en lien avec l'identité de Petite-Terre, par exemple autour de l'environnement (lagon, secteur protégé...) et du volcanisme (cratère de Moya). Les collectivités décideront bien sûr en fonction de leurs souhaits et de leurs besoins.

- Y aura-t-il un pôle économique, des hôtels, des attractions touristiques, développés autour de l'aéroport ?
 - *Si l'aéroport est réalisé sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, on prévoit déjà 25 hectares dès la mise en service pour le développement d'hôtels, de bureaux, d'activités logistiques en lien avec le port de Longoni, de maintenance des avions, etc. Les communes commencent déjà à y réfléchir, notamment celles du Nord qui pourraient développer du tourisme, et d'autres pour implanter des zones d'activités à proximité de l'aéroport, sur Tsingoni, M'Tsangamouji ou Bouyouni par exemple.*

- Les élus de Mayotte sont-ils réellement d'accord avec le projet ?
 - *Oui, à 100 %, et depuis longtemps. Le Conseil départemental de Mayotte a déjà voté une participation financière au projet de 80 millions d'euros. La volonté est commune et elle partagée par l'État et par les élus locaux, c'est rassurant pour le bon avancement du projet.*

Pour le choix du site, tout le monde attend que nous apportions les éléments de comparaison. J'ai rencontré personnellement tous les élus, sénateurs, députés, Conseil départemental, présidents des intercommunalités et maires concernés dans le dernier trimestre 2022 pour avoir un premier avis sur le sujet et connaître leurs préoccupations. Les 8 thèmes de comparaison qui structurent les études émanent de ces rencontres et des retours de la population, puisque j'ai rencontré aussi près de 500 personnes sur la fin de l'année dernière, sur les stands et les permanences.

- Pouvez-vous préciser quelle sera la date de fin des travaux, sachant que les travaux vont prendre du temps et qu'il faudra être patients ?
 - *C'est une différence importante entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji : sur Pamandzi, il faut faire venir les matériaux, notamment de Grande-Terre, de l'ordre d'un million à un million et demi de mètres cubes, ce qui est très important. Sur Bouyouni / M'Tsangamouji, il y a un gros volume de terrassements, donc de déplacements de terre, mais qui seront réalisés avec des engins spécifiques (scrapeurs, tombereaux, pelleteuses, etc.) qui ont des rendements très élevés et qui restent sur des distances très courtes. L'information valide sera disponible à la fin de l'année mais la durée de travaux sur Pamandzi pourrait être significativement plus importante que sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.*

Mot de conclusion :

Issouf SAINDOU, Président de la FAMM, rappelle que Christophe MASSON est venu présenter le projet à Paris devant les présidents des associations membres de la FAMM en février 2023 et qu'il a alors été souhaité d'aller à la rencontre de la communauté mahoraise en métropole. Limoges a été choisie pour ces échanges et nous avons la chance d'avoir l'information directe, avec la personne nommée par l'État pour conduire le projet. Il remercie Christophe MASSON d'avoir fait le déplacement spécialement pour cette réunion.

Véronique BERNARD (société Menscom) Assistante à maîtrise d'ouvrage de la DGAC, indique que, comme l'a souvent souligné Christophe MASSON dans ses propos, le projet demande beaucoup d'études techniques, environnementales, etc. mais qu'il donne lieu également à de très nombreux échanges. C'est par les échanges et la concertation que la DGAC souhaite que le projet puisse être amélioré le plus possible. Le QR Code présent sur le flyer permet, avec son smartphone, d'aller directement poser des questions sur le site www.pistelouque-mayotte.fr. Il s'y trouve également un questionnaire et de nombreuses informations, dont des vidéos pour prendre connaissance des résultats d'études. Elle encourage les participants à utiliser ces différents moyens.

Christophe MASSON, Délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte, remercie les participants pour leur présence et leur participation et insiste sur l'importance d'avoir les retours de tous. La DGAC est à l'écoute des préoccupations exprimées par les Mahorais pour pouvoir les intégrer dans le projet. Il remercie les organisateurs de la FAMM et informe qu'une nouvelle réunion pourra se tenir en février 2023 : elle sera l'occasion de délivrer toutes les informations, dont par exemple le coût ou les durées précises du chantier, etc., qui seront disponibles à ce moment-là.

Camaridine MISTOHI, Président de l'antenne de Limoges de la FAMM, remercie Christophe MASSON, le Président Issouf SAINDOU qui a fait le déplacement de Paris et les personnes présentes. Il espère que les participants ont passé une bonne après-midi d'information sur un projet qui intéresse tous les Mahorais. Il souligne que l'on peut ainsi se trouver loin de Mayotte et participer tout de même au développement de l'île.

Fin de la réunion à 17h30.