MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile

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 18 FEVRIER 2023 (FEDERATION DES ASSOCIATIONS MAHORAISES DE METROPOLE)

Lieu : Paris – Hôtel Ibis Porte de Charenton

Date : samedi 18 février – 14h à 16h15 (2h15)

Nombre de participants : 85

Cette réunion d'information et de concertation a été organisée dans le cadre de l'assemblée générale annuelle de la FAMM (Fédération des Associations Mahoraises de Métropole). Celle-ci a convié le maître d'ouvrage et son AMO Algoé à venir présenter le projet de piste longue et à échanger avec les participants, tous des représentants des associations locales de la FAMM sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Déroulement de la réunion :

- Accueil (5')
- Présentation du projet de piste longue par Christophe MASSON, Délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte, DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) (50')
- Echanges avec les participants (55')
- Présentation des outils et modalités d'information et de concertation par Nicolas CAMOUS, société Algoé, assistant àmaîtrise d'ouvrage (AMO) de la DGAC (10')
- Echanges avec les participants et conclusion (15')

LES ELEMENTS A RETENIR DE LA REUNION

Accueil :

M. Issouf SAINDOU, Président de la FAMM, accueille les participants et les remercie de leur présence. Il remercie également la DGAC pour sa participation sur un sujet qui intéresse beaucoup les Mahorais de métropole. Il précise que cette première réunion pourra être suivie d'autres, en régions, si les associations locales le souhaitent. Il passe ensuite la parole à M. MASSON.

Présentation du projet de piste longue :

Christophe MASSON remercie le Président de la FAMM de son accueil et de son invitation. Il se présente puis passe la parole à Nicolas CAMOUS, qui présente Algoé et sa mission auprès de la DGAC. M. MASSON présente ensuite les principaux éléments relatifs au 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 et de liaisons directes avec la métropole, topographie, conséquences du changement climatique et montée des eaux…
    - Le rapport de la Commission « Mobilité 21 » en 2013 et la confirmation du projet par le Président de la République en 2019.

- Les deux scénarios issus du débat public en 2012 et le choix du scénario 2.

- **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, tsunami consécutifs à un séisme…). Cette situation nécessite une surélévation significative de la piste et des niveaux de protection très importants (blocs béton de 40 tonnes).
  - L'approvisionnement en matériaux : la disponibilité des matériaux sur Mayotte (avec un éventuel arasement de collines sur Petite Terre et le site d'Hajangua), les infrastructures nécessaires pour leur exploitation et leur acheminement (afin notamment de ne pas utiliser les routes existantes pour éviter de bloquer Mayotte, déjà très congestionnée).
  - Les enjeux environnementaux : présence d'un herbier (dugongs, tortues…) et nécessité de travaux de nuit, présence d'espèces protégées (comme partout à Mayotte).
  - La réévaluation du coût du projet dans le scénario 2.
  - Ce qui reste à faire en 2023 : études des installations routières et portuaires à Hajangua et sur Petite Terre.
- **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 rappelé par l'Autorité Environnementale dans son avis de précadrage 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 / MTsangamouji (avec ses avantages et ses inconvénients, en première analyse).
  - La nécessité de mener toutes les études sur ce site de Bouyouni/Mtsangamouji en 2023 pour justifier du choix du site (même calendrier que pour le site de Pamandzi).
  - Les différents thèmes d'études sur ce site (dans un contexte de multiplication par 3 du trafic de l'aéroport à l'horizon 2050).
  - Quel que soit le scénario retenu (Pamandzi ou Bouyouni/Mtsangamouji), il constituera une amélioration par rapport à la situation actuelle.
- **Les prochaines échéances** :
  - Tous les éléments disponibles fin 2023, pour justifier le site d'implantation en 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 en 2024-2025.
  - Début des travaux en 2026.
  - Un très fort soutien des Mahorais au projet, au regard des plusieurs centaines de personnes rencontrées à ce jour.

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)* :

- En quoi consiste le début des travaux : début des infrastructures portuaires/routières ou début de la construction de la piste en elle-même ?
  - *2026 correspond au début de l'opération, c'est-à-dire le lancement des travaux des infratsructures portuaires et routières.*
- Pourquoi aura-t-il fallu 40 ans pour construire la piste longue et quel serait le coût du projet sur le site de Bouyouni / MTsangamouji ? Cela ne prendra-t-il pas plus de temps également ?

- *Un nouvel aéroport à Bouyouni ne coûtera pas forcément plus cher qu'une piste longue à Pamandzi (mais pas forcément moins cher non plus…), car les contraintes ont fait largement augmenter le coût du projet à Pamandzi : travaux en milieu maritime, travaux de nuit et sur un site sous exploitation aérienne, transport des matériaux et infrastructures nécessaires pour cela. Un nouvel aéroport n'a pas toutes ces contraintes.*
- *Il y a néanmoins un point important dans le cas de Bouyouni/Mtsangamouji : la nature des matériaux dans le sol, que l'on ne connaît pas et dont la nature – et l'éventuel traitement à y apporter – peut conditionner le coût. On le saura d'ici fin 2023, et les coûts seront affinés sur les deux sites dans le courant de cette année.*
- *Sur les délais : c'est minimum 7 ans de travaux sur Pamandzi, pour les mêmes raisons de contraintes que celles évoquées au-dessus pour le coût. Sur Bouyouni/Mtsangamouji , les choses sont différentes : on n'a pas la contrainte de l'aéroport à proximité, donc on peut travailler sur des périodes plus longues. Mais là encore, on connaîtra mieux ce délai fin 2023. Ceci étant, sans contraintes majeures, le projet peut aller assez vite.*

- Le site de Bouyouni/Mtsangamouji ferait reculer Mayotte de plusieurs décennies. Il y aura toujours des problèmes d'environnement, maritime ou terrestre. Le Président de la République a promis que l'on fera le projet, et le site dePamandzi est celui qu'il faut retenir : le volcan ou les inondations ne préserveront pas plus le site de Bouyouni/Mtsangamouji que celui de Pamandzi, et les 2 600 m de la piste à Pamandzi seront de toute façon suffisants.
  - *Il n'y a pas de préférence entre les deux sites aujourd'hui et il faut apporter les éléments de comparaison sur les deux sites, d'où les études en 2023 sur le site de Bouyouni/Mtsangamouji, pour véritablement savoir si c'est mieux ou pas.*
  - *Ce point de vue exprimé correspond exactement ce qui sera fait en 2023, de manière objective, avec les avantages et les inconvnients des deux sites. Les résultats d'études seront donnés au fur et à mesure pendant l'année.*
- Au moment où la piste sera disponible, quelle sera la fréquence des vols directs sur Mayotte (et quelle est la fréquence actuelle) ?
  - *La fréquentation de l'aéroport dépendra aussi de la taille des avions, pas uniquement de la fréquence des vols. Mais quoiqu'il en soit, le trafic sera multiplié par 2 d'ici 2040 et par 3 d'ici 2050. Tout l'enjeu est donc d'accompagner cette évolution et celle de l'offre des compagnies aériennes pour qu'elles puissent relier Mayotte sans restrictions. Les compagnies ont été questionnées pour connaître les perspectives d'évolution de leur parc d'aéronefs, des performances des avions… afin de déterminer la longueur de piste. Et il y a bien des compagnies aériennes intéressées pour mettre en place des liaisons sur Mayotte...*
  - *Aujourd'hui, il n'y a pas de vols directs au départ de Mayotte (au minimum une escale au Kenya), les seuls vols directs sont certains vols qui viennent de Métropole.*
- La piste longue est une bonne idée. Au cas où elle se ferait à Bouyouni/Mtsangamouji, que deviendra l'aéroport de Pamandzi : sera-t-il fermé ou toujours utilisé, comme à La Réunion ? Que deviendra l'hôtel Ibis qui vient d'ouvrir, le cas échéant ?
  - *A La Réunion, le deuxième aéroport ne fonctionne pas bien, car cela coûte plus cher aux compagnies aériennes. Donc pas besoin, selon nous, de deux aéroports à Mayotte (et cela ne posera pas de souci pour l'hôtel Ibis, compte tenu des besoins d'hébergement à Mayotte).*
  - *L'emprise même de l'aéroport à Pamandzi peut être utilisée de multiples façons, compte tenu des besoins sur Mayotte. Ce sera aux collectivités de décider le moment venu, si cela se fait à Bouyouni/Mtsangamouji. Il y a environ une centaine d'hectares, on peut trouver des choses à y faire, ce n'est pas un problème…*

- (Habitante originaire de Pamandzi) On a connu des décasages du fait de l'aéroport et il est très difficile de vivre au bord de la piste, à cause de la poussière et les autres désagréments. Si on reste à Pamandzi, sans piste longue aujourd'hui, on a déjà des parkings pleins. Comment cela va-t-il se passer, sur le plan humain ?
    - *Le cadre de vie des habitants - donc le bruit, la poussière - sera bien évidemment un sujet étudié, comme évoqué dans la présentation. Dans les deux situations – Pamandzi ou Bouyouni/Mtsangamouji - il y aura des améliorations : à Pamandzi, les avions ne survoleront plus les habitations, même si cela ne résoudra pas tout. On déterminera, en 2023, les secteurs qui resteront concernés sur Pamandzi et on identifiera si des habitations seront concernées sur Bouyouni/Mtsangamouji : a priori, il y en aurait très peu, mais c'est à vérifier dans le courant de cette année. Et on le dira très clairement.*
    - *Sur les décasages éventuels : ce ne seront pas les mêmes conditions que dans les années 90, mais il est fort possible que certains décasages soient nécessaires pour dévier la RN sur Pamandzi. Sur Bouyouni/Mtsangamouji, a priori aucun décasage n'est à prévoir (là encore, cela reste à vérifier).*
- Qu'est-ce qui garantit que ce projet sera réalisé ? Ce débat a déjà eu lieu, on nous a déjà vendu des rêves, est-ce que cette fois-ci, cela va vraiment porter ses fruits ?
    - *On ne peut pas apporter de garantie absolue, mais ce qui est sûr, c'est que la volonté est là. Le Président de la République a affiché cet engagement et on mène concrètement les démarches pour réaliser ce projet. Et on peut faire un constat, : c'est que les financements nécessaires aux études ont toujours été couverts par l'Etat et le Conseil départemental, donc la volonté existe. On est donc vraiment, aujourd'hui, dans la logique de réalisation, on ne pose plus la question de l'opportunité.*
- Sur le scénario 2 à Pamandzi : que deviendront les infrastructures portuaires et routières, seront-elles réutilisées ?
    - *Elles seront réalisées pour pouvoir être réutilisées après. A Hajangua ou au Four à Chaux, les infrastructures permettront de faire des liaisons maritimes pour les voyageurs, en évitant Mamoudzou et ses contraintes. Sur la voie littorale à Pamandzi, avec un trafic multiplié par 3, il faudra bien acheminer les passagers donc autant conserver cet axe après les travaux, en l'utilisant par exemple avec un transport en commun et une liaison express de la barge vers l'aéroport. Il y a trop de besoins en déplacements à Mayotte, il faut les conserver.*
    - *Et ce sera aussi le cas sur Bouyouni, il faut savoir comment on va y aller. On s'interroge d'ailleurs aussi sur la nécessité d'un terminal maritime dans le nord, entre Bandraboua et Longoni pour répondre aux besoins, qui resteront croissants sur Mayotte.*
- Les routes sont un vrai problème à Mayotte, donc ce qu'il faut améliorer en priorité, ce sont les accès à l'aéroport. Pourquoi ne pas faire des voies rapides par la même occasion ?
    - *Sur les voies rapides : l'aéroport ne va pas résoudre tous les problèmes de Mayotte. Mais on va étudier le sujet de la desserte de l'aéroport dans les deux cas.*
- Quelle sera la dimension de la future piste à Bouyouni/Mtsangamouji ?
    - *Cela fait partie des éléments donnés en 2023, mais ce sera probalement supérieur à 2 600 m. A Pamandzi, 2 510 m étaient suffisants pour les liaisons directes, mais on a rallongé la piste à 2 600 m pour des questions d'exploitation aérienne pendant les travaux. Quoiqu'il en soit, les besoins en longueurs de pistes seront recalculés , et la réponse sera donnée en 2023.*
- Madame AUPETIT, garante de la concertation, a demandé à ce que les associations locales soient invitées au Comité de Pilotage, pourquoi cela n'est-il pas fait ?
    - *Le Comité de pilotage local est piloté par le préfet et le Président du Conseil départemental et son rôle n'est pas d'informer les usagers, mais de définir des orientations pour faire avancer le projet.*
    - *Nous allons mettre en place, en accord avec la garante de la concertation, un comité de suivi ouvert aux 20-30 ans (en cohérence avec les orientations de la CNDP) : c'est une tranche d'âge très importante sur Mayotte, plus qu'en métropole, qui ne s'exprime pas beaucoup sur le sujet mais qui est très concernée par le projet.*

- *De plus, la piste longue doit permettre de créer des emplois. Nous avons donc lancé un appel à projets auprès des collèges et lycées, également pour éclairer les jeunes mahorais sur leur éventuelles orientations.*

- Sur Bouyouni/Mtsangamouji, de combien d'hectares aura-t-on besoin et n'y aura-t-il pas une problématique de déforestation ? Les habitations montent et les makis se rapprochent des villages, est-ce un problème ?
  - *Le secteur identifié nécessite un foncier important à Bouyouni/Mtsangamouji, mais on a aussi besoin de foncier pour Pamandzi, pour les sites d'extraction donc à Hajangua et sur Petite Terre. La comparaison sera faite en 2023, en besoins et en libération de foncier.*
  - *On regarde aussi les sujets environnementaux. Nous ne sommes pas dans des secteurs de forêt protégée, mais on va faire les relevés précis.*
  - *Le besoin sera de plus de 200 ha sur Bouyouni/Mtsangamouji (tout en libérant 100 à Pamandzi), et nous aurions besoin d'environ 70 ha pour Pamandzi, pour les sites de matériaux.*
- Pour l'option Bouyouni/Mtsangamouji, y a-t-il une étude de préfaisabilité, de faisaibilité ou d'APD (avant-projet détaillé) pour comparer à celle de Pamandzi ?
  - *C'est le premier niveau d'études (équivalent faisabilité) qui a permis d'éliminer certains sites. On a enchaîné tout de suite derrière et les études à fin 2023, sur Bouyouni/Mtsangamouji, seront du même niveau que celles que l'on aura sur Pamandzi. Elles permettront d'enchaîner sur le processus d'enquête publique et un début de travaux en 2026. Donc on sera au-delà de la faisabilité, quasiment niveau avant-projet sommaire, pour les deux sites fin 2023.*
- Qui va choisir entre les deux sites ?
  - *C'est l'Etat au final, mais il ne va pas décider seul et va consulter les collectivités et le grand public. C'est l'objet des réunions mises en place en 2023.*
- Quand la piste sera-t-elle mise en service ? Et n'y a-t-il pas d'autres compagnies aériennes qui souhaiteraient desservir Mayotte avec la piste actuelle ?
  - *Sur Pamandzi, il faut compter minimum 7 ans de travaux, donc une mise en service au minimum en 2033.*
  - *Sur Bouyouni/Mtsangamouji, on ne dispose pas encore des éléments, mais ça devrait être au maximum la même durée que sur Pamandzi.*
  - *Les compagnies peuvent desservir Mayotte aujourd'hui. Les freins, ce sont leurs avions et la formation des pilotes, mais si une compagnie souhaite investir dès aujourd'hui, elle peut le faire. Il y en aura d'ailleurs probablement qui le feront dans quelques mois ou années, avant la piste longue, mais plutôt sur des liaisons régionales.*
- Quels sont les risques majorants pour chacune des deux options, pour savoir ce qui est bloquant aujourd'hui ?
  - *Sur Pamandzi, on cerne bien le sujet mais il reste une incertitude sur le rendement du transport des matériaux.*
  - *Sur Bouyouni, l'inconnue majeure, c'est la nature des matériaux et leur éventuel traitement.*
  - *Sur le reste, il est difficile de se prononcer sur une comparaison sans avoir les éléments nécessaires.*
- A-t-on les ressources humaines nécessaires à Mayotte pour répondre aux besoins du projet ? Pourra-t-on accueillir ces personnes dans de bonnes conditions ?
  - *Le chantier mobilisera des ressources humaines et matérielles locales et extérieures. C'est un chantier spécifique et on n'a pas le matériel nécessaire sur Mayotte, donc il y aura besoin de personnels compétents. Il y aura aussi des travaux plus classiques, et là, le projet bénéficiera des filières existantes sur Mayotte.*
  - *Il y aura des besoins supplémentaires, des personnes qu'il faudra loger, accueillir avec leurs familles. Nous avons attiré l'attention des collectivités sur ce point car il faut s'en occuper dès maintenant, et le préfet le rappelle régulièrement.*

- *L'appel à projets auprès des collèges et lycées vise aussi à préparer les jeunes aux métiers du futur liés au projet, pendant et après la construction. Il faut aussi motiver les Mahorais pour aller dans des formations adaptées en lien avec le projet.*

- Président de la FAMM : il faut faire un projet durable, quel que soit le site, et que l'on ne revienne pas dessus dans 10 ans : un grand aérogare, une piste digne de ce nom (3 000 m) car il faut regarder loin. Le trafic va augmenter fortement, il faut bien faire tout de suite et faire quelque chose de pérenne.
    - *C'est un enjeu partagé : le choix entre les deux sites est avant tout un choix de long terme, pour l'avenir de Mayotte. Nous n'allons effectivement pas dépenser 550 à 700 M€ pour refaire les choses dans 10 ans. Et cela ne concerne pas que l'aérien, mais aussi le développement économique de Mayotte et les ambitions pour l'avenir de Mayotte.*

Présentation des outils et modalités d'information et de concertation :

Nicolas CAMOUS présente ensuite les principaux éléments relatifs au dispositif d'information et de concertation (cf. support de présentation joint à ce compte-rendu). Les principaux thèmes abordés sont les suivants :

- **La concertation** :
    - C'est une obligation mais aussi une nécessité pour bien décider, donc elle constitue une dimension aussi importante que les études, et il y a une vraie volonté de la DGAC de dialoguer.
- **Les outils permanents** :
    - Les vidéos abordent les différents thèmes abordés pendant cette réunion. Pour faciliter l'accessibilité du plus grand nombre, les films sont en français, en shimaoré et en kibushi.
    - Un questionnaire avec QR Code sera bientôt disponible (un flyer est disponible à la sortie de la réunion).
- **Les outils de proximité et d'échanges** :
    - Les échanges avec les Mahorais se font, dans la grande majorité des cas, directement avec M. MASSON.
    - La Maison du Projet est présente à Pamandzi et maintenant également à M'tsangamouji.
    - Le comité de suivi des jeunes Mahorais est un outil important, car les jeunes ne s'expriment souvent pas beaucoup dans ce genre de concertation sur les grands projets. Il comprendra entre 20 et 30 membres.
    - L'appel à projets est en train de se mettre en place, sur la thématique du développement durable et le fait de savoir lequel des deux sites est le plus favorable de ce point de vue.
    - Madame AUPETIT, garante de la concertation, est la représentante de la CNDP pour le projet et elle donne son avis sur les actions de concertation mises en place. Chacun peut la contacter directement s'il le souhaite (adresse sur le site de la CNDP). Elle n'a, par contre, pas d'avis sur le projet en lui-même.
    - Les cahiers d'acteurs seront proposés prochainement, ils consistent à exprimer un avis écrit sur le projet dans un cadre pré-établi. La FAMM et les associations qui la composent seront, le moment venu, parfaitement légitimes à en rédiger un.
    - D'autres réunions sont proposées auprès des associations membres de la FAMM, dans les mois qui viennent, en allant dans les différentes régions où elles sont présentes.

Echanges avec les participants :

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

- M. Issouf SAÏNDOU remercie la DGAC et Algoé de leur participation. Il précise qu'il se rapporchera rapidement des différents présidents des associations membres de la FAMM pour organiser les réunions en régions. Il prend d'ores et déjà rendez-vous pour une deuxième réunion en décembre 2023, dans la même configuration que celle d'aujourd'hui, afin de présenter les conclusions des études.
    - *M. MASSON confirme qu'il participera volontiers à cette réunion.*
- Qui décidera, le moment, venu, sur le choix du site et à quel moment ?
    - *Le choix sera fait par l'Etat, sur la base des éléments de 2023, avec une décision début 2024.*
- Un participant dit compter sur M. MASSON pour inciter les élus et les jeunes Mahorais à s'orienter vers le BTP pour profiter de ce projet.
- Il serait préférable de privilégier le site de Bouyouni/Mtsangamouji : choisir Pamandzi, c'est un peu comme changer le moteur sur un vieux véhicule, c'est une structure pas vraiment viable. Bouyouni/Mtsangamouji permettra de viser l'avenir et semble plus pertinent, plutôt que de « réparer » ce que l'on a déjà.
    - *Le site de Pamandzi est effectivement très contraint en terme de potentiel de développement (comme on le voit aujourd'hui avec le projet d'atelier de maintenance aérienne). Ce potentiel de dévelopement sera étudié sur les deux sites, mais c'est vrai que Pamandzi est très contraint. Et il faut effectivement raisonner à long terme.*
- Est-ce que finalement, tout ce qui a été présenté n'est pas une manière détournée de dire que ça va se faire à Bouyouni/Mtsangamouji ?
    - *Le choix n'est pas fait, car il y a encore des inconnues à lever. On sait apprécier les avantages, dès aujourd'hui, sur Bouyouni/Mtsangamouji, mais il y a aussi des inconvénients, qui sont à regarder dans le détail. Cependant, nous pressentons que ce site peut être intéressant, et on disposeera de tous les éléments pour comparer fin 2023, y compris la desserte (qui dépend du Conseil départemental et qui donne d'ailleurs lieu en ce moment à une enquête passagers).*
- Il faut avoir espoir et y croire tous.

Nicolas CAMOUS conclut la réunion en indiquant que des documents d'information sont disponibles à l'entrée de la salle.

Fin de la réunion à 16h15.