

PISTE LONGUE DE L'AÉROPORT DE MAYOTTE

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

COMPTE-RENDU DES PERMANENCES ET DU STAND ITINÉRANT AVRIL À JUIN 2023

RENDEZ-VOUS PROPOSÉS ET CHIFFRES DE LA PARTICIPATION

	PERMANENCES		STAND ITINÉRANT « PISTE LONGUE »
Lieux	à Pamandzi	à M'Tsangamouji	à Combani
Dates	Tous les lundis, mardis et jeudis, de 8 h à 12 h	Tous les mercredis et vendredis, de 8 h à 12 h	Samedi 13.05.23
Nombre de personnes rencontrées	106 personnes		
Durée des échanges	10 minutes à 1 heure avec chaque personne ou groupe de personnes		

SYNTHESE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES

Les expressions recueillies regroupent les questions, avis ou positions exprimés par les personnes rencontrées. Elles ont concerné 6 thématiques.

La thématique de la comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji a été très largement majoritaire dans les expressions des personnes rencontrées.

LES THÉMATIQUES D'EXPRESSION
Les objectifs du projet
L'avancement du projet de piste longue et le calendrier de réalisation
Le scénario d'aménagement de la piste longue sur le site de Pamandzi
Les retombées économiques du projet
La comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji
L'information et la concertation sur le projet

Tous les sujets abordés par les visiteurs des permanences et du stand itinérant sont restitués dans les pages qui suivent, thématique par thématique.

Les thématiques sont illustrées par des questions et avis représentatifs, présentés entre guillemets et tels qu'ils ont été formulés par les personnes rencontrées.

Le maître d'ouvrage a répondu oralement et directement à toutes les questions posées par les visiteurs. Les principaux éléments de réponse ou compléments d'information qu'il a apportés sont présentés dans des encadrés au fil du texte.

- **Les objectifs du projet**

Une personne a questionné sur les objectifs de la piste longue.

Une autre a demandé confirmation de l'objectif de la piste longue, « alors qu'Air Austral indique sur son site internet vendre des vols directs ».

Une troisième a souhaité savoir si le prix des billets d'avion baissera avec le projet.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- La piste longue a pour objectifs de permettre, par tout temps (sauf quelques événements exceptionnels) et avec le plein de passagers, les vols directs entre Mayotte et la métropole. Elle améliorera et fiabilisera durablement la desserte de l'île et jouera un rôle essentiel pour son désenclavement et son développement économique.
 - Dans la grande majorité des cas, les vols indiqués comme directs s'arrêtent pour une escale technique à Nairobi (Kenya). Si exceptionnellement les conditions de vent, de température et de précipitations sont réunies, les vols pourraient être directs.
 - Le prix du billet d'avion s'explique notamment par les importantes contraintes de l'aéroport de Mayotte Marcel-Henry : la longueur de sa piste (1 930 mètres) et la présence d'obstacles au nord de la plateforme (collines, pylônes, minaret, etc.) ne permettent pas de s'affranchir des aléas climatiques et génèrent des restrictions d'exploitation. Cette situation constitue un frein à l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes et ne contribue pas à élargir la concurrence entre elles.
- Le projet de piste longue contribuera à l'émergence d'une plus grande concurrence, ce qui favorisera naturellement la diminution du prix du billet d'avion.

- **L'avancement du projet de piste longue et le calendrier de réalisation**

Plusieurs visiteurs ont souhaité être renseignés sur les dernières actualités du projet, sur son avancement et sur le calendrier de réalisation. Leurs questions ont été les suivantes :

- « Quel est le calendrier ? »
- « Quelle est la date prévue pour débiter le chantier ? »
- « Quelle est la durée des travaux ? »
- « Ce projet est-il pour nous ou pour nos enfants ? »

Des personnes ont demandé des informations sur les études de comparaison en cours et la façon dont le choix du site se fera. Certaines ont exprimé de l'impatience ou ont questionné sur d'éventuels points de blocage dans l'avancement du projet :

- « Le choix du site est-il déjà fait ? »
- « Quel est le calendrier du choix du site ? »
- « Où en sont les études d'implantation ? »
- « Comment se fera le choix du site ? Je suis inquiet sur l'avis des associations de protection de l'environnement. »
- « Est-ce que tout se déroule comme prévu, sans blocage pour les investigations de terrain ? »
- « Il faut faire la piste, arrêtez de retarder le projet. »

- « Il faut faire la piste sur Bouyouni / M'Tsangamouji rapidement. »
- « Il y a une impatience des Mahorais ».
- « Il y a une lassitude de la population qui est toujours interrogée sur le projet. »

Un visiteur a indiqué avoir pris connaissance « avec satisfaction » de la confirmation du calendrier du projet par Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports, lors des questions à l'Assemblée nationale le 23 mai 2023.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- L'année 2023 est consacrée aux études complémentaires sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, sur Grande-Terre, et à la comparaison entre ce site et celui de Pamandzi.

Ces études complémentaires et de comparaison sont conduites en parallèle avec les approfondissements encore requis sur les infrastructures nécessaires au transport des matériaux pour le site de Pamandzi (nouveaux cheminements routiers, installations portuaires, zones d'extraction de matériaux), sans ralentir le calendrier annoncé.

L'objectif est de disposer fin 2023 de tous les éléments qui permettront de définir les caractéristiques techniques du projet, de justifier le site d'implantation de la piste longue et de préparer en 2024 le lancement du processus de déclaration d'utilité publique.

Le lancement du chantier est prévu en 2026 quel que soit le site retenu.

- La durée des travaux sera de 7 ans minimum sur le site de Pamandzi et, sous réserve des études en cours, de 7 ans maximum sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.
- Toutes les études sont aujourd'hui en cours. Les sondages géotechniques, les enquêtes de terrain pour l'étude préalable agricole et les reconnaissances environnementales, qui nécessitent une présence sur les sites, ne rencontrent pas de difficulté. Les études environnementales font partie des enjeux qui sont étudiés au cours de cette année.
- Le projet s'inscrit effectivement dans un temps long. Le débat public notamment date de 2011. Aujourd'hui la concertation se poursuit sur le projet et les habitants et les acteurs sont invités à s'exprimer sur la comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji : cette concertation est une obligation légale mais il est aussi très important, au regard des enjeux pour l'avenir de Mayotte, de recueillir leurs avis pour éclairer la future décision sur le choix du site d'implantation.

• Le scénario d'aménagement de la piste longue sur le site de Pamandzi

Trois questions ont porté sur le scénario d'aménagement sur le site de Pamandzi :

- « Peut-on faire une piste plus longue que 2 600 mètres à Pamandzi ? »
- « Pourquoi ne pas prolonger la piste de Pamandzi au nord ou au sud ? »
- « Y aura-t-il des obstacles avec la piste convergente ? »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Les travaux préparatoires permettant de définir les caractéristiques techniques de la piste longue réalisés en 2022 ont permis de confirmer, parmi les deux scénarios présentés lors du débat public de 2011, le choix de la solution prévoyant la création d'une nouvelle piste convergente s'appuyant sur l'extrémité sud de la piste actuelle, solution qui correspond au scénario n° 2 avec une piste de longueur de 2 600 mètres. Cette longueur est maximale en raison des grands fonds au-delà des 2 600 mètres. Les études ont montré que cette longueur de piste remplit l'objectif de garantir des liaisons aériennes directes entre Mayotte et la métropole, par tout temps et avec le plein de passagers, et qu'elle est adaptée aux évolutions prévisibles des flottes d'avions utilisées. Il sera possible de réaliser une piste plus longue sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.
- La piste actuelle ne peut pas être prolongée au nord en raison de l'urbanisation et des obstacles. Au sud trois problématiques majeures sont présentes :
 - il faudrait éloigner l'extrémité sud de la piste des obstacles, ce qui conduirait à positionner l'extrémité nord de la piste à 4 000 mètres et donc sur les grands fonds, ce qui rend le projet non réalisable ;

- le prolongement au sud apparaît rédhibitoire du point de vue écologique, en raison notamment du recouvrement de surfaces très importantes d'herbiers sous-marins et d'atteintes au récif barrière (coraux) ;
 - il est techniquement impossible de protéger le prolongement au sud du scénario 1 des tsunamis les plus importants – en cas d'événement important, cette partie de la piste s'avancant dans la mer pourrait être emportée.
 - Un seul obstacle est présent dans la trajectoire de la piste convergente : il s'agit de l'îlot Fongoujou, pour lequel la végétation sommitale devra être retirée.
-

- **Les retombées économiques du projet**

Deux personnes ont abordé le sujet des emplois en lien avec le projet :

- « Quels seront les besoins de main d'œuvre pendant le chantier ? »
 - « Il y a un intérêt de faire du projet la source de réflexions sur la logistique de Mayotte, les emplois et les formations à mettre en place dans ce domaine. Il faudrait aussi pouvoir disposer d'un catalogue de métiers de l'aéroportuaire. »
-

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Certains travaux de construction nécessiteront des moyens matériels et humains qui viendront de l'extérieur de Mayotte mais d'autres pourront faire appel à de la main d'œuvre locale. En effet, une fois les autorisations administratives obtenues pour le projet, des entreprises seront choisies sur appels d'offres pour la construction. L'organisation des contrats de travaux permettra à des entreprises locales, même petites, d'intervenir directement ou en sous-traitance. Les contrats de travaux comprendront également des clauses pour l'insertion professionnelle de personnes aujourd'hui éloignées de l'emploi. Il y aura également des besoins supplémentaires, pour des personnes à loger et à accueillir avec leurs familles.
 - D'autres mesures concernant l'emploi et la formation pourront être prises en temps voulu, en partenariat notamment avec les collectivités locales de Mayotte. Il est important que les acteurs locaux, publics ou privés, se mobilisent dès maintenant notamment pour réfléchir au développement économique et préparer l'arrivée de touristes et d'entreprises.
 - Des actions sont également menées par la DGAC en prévision du développement des emplois sur la plateforme aéroportuaire en exploitation pour les différents métiers nécessaires et classiques pour un tel équipement.
-

- **La comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji**

Les accès au site de l'aéroport

L'accessibilité au site de l'aéroport a fait partie des sujets les plus fréquemment abordés dans la comparaison entre les sites. Plusieurs personnes ont d'abord insisté sur son enjeu :

- « Le sujet de la desserte de l'aéroport est essentiel pour l'avenir. »
- « Le sujet de la desserte est essentiel dans les deux cas de localisation. »
- « L'accessibilité à l'aéroport est important. Ce sujet est à regarder de près. »
- « Il faut étudier sérieusement le sujet de la desserte de l'aéroport. »

La plupart des intervenants ont souligné les facilités d'accès au site de Bouyouni / M'Tsangamouji, sur Grande-Terre, et la « logique » de cette implantation par rapport à la répartition de la population :

- « Je suis favorable à Bouyouni / M'Tsangamouji pour la proximité de l'aéroport. »
- « Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est plus proche pour l'ensemble de la population mahoraise. »
- « La grande majorité de la population est sur Grande-Terre et donc il est plus logique que l'aéroport soit sur Grande-Terre. »

- « C'est une facilité d'accès pour la majorité de la population de Mayotte. »
- « Si l'aéroport est en Grande-Terre, ce sera plus facile pour y aller pour la majorité des Mahorais. »
- « Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est plus accessible pour la plupart des passagers. »

Les difficultés d'accès à l'aéroport actuel ont été évoquées :

- « Il faut choisir Grande-Terre, cela permettra de diminuer les embouteillages. »
- « Le projet à Bouyouni / M'Tsangamouji permettra un désengorgement de Petite-Terre. »
- « Le déplacement est long pour aller sur Petite-Terre. Je ne vais pas sur Petite-Terre sauf pour voyager et c'est compliqué. »
- « Il y a un problème de desserte de l'aéroport donc je préfère Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « Il y a plusieurs possibilités de desserte du site de Bouyouni / M'Tsangamouji. Sur Petite-Terre il n'y a qu'une seule possibilité de desserte, c'est une fragilité. »

Une personne a toutefois relevé que l'aéroport à Pamandzi est plus simple d'accès « pour les gens du sud de Grande-Terre. »

D'autres visiteurs ont posé des questions sur les dessertes qui seront proposées :

- « Quels moyens de desserte de l'aéroport pour les deux sites d'implantation ? »
- « Quelle sera la desserte si l'aéroport se fait à Bouyouni / M'Tsangamouji ? »
- « Je suis intéressé plus particulièrement par la desserte maritime de l'aéroport. »
- « Si l'aéroport est à Bouyouni / M'Tsangamouji, il faudrait une desserte maritime depuis Petite-Terre. »

Enfin, une personne a souligné la nécessité « de rétablir la RD2 entre Soulou et Dzoumogné. »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Les études complémentaires en cours vont permettre d'apporter les éléments de réponse aux questions, avis ou positions exprimés sur la comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji.

L'objectif est de disposer fin 2023 de tous les éléments qui permettront de définir les caractéristiques techniques du projet, de justifier le site d'implantation de la piste longue et de préparer en 2024 le lancement du processus de déclaration d'utilité publique.

Ces études portent notamment sur la desserte et les accès au site de l'aéroport par les transports en commun. Les solutions étudiées sont des solutions par la route (avec un bus express), par voie maritime (de type barge, en prévoyant un terminal entre Bandraboua et Longoni), et par téléphérique. Elles donneront lieu à des scénarios qui combineront plusieurs de ces modes de transport (par exemple une liaison maritime puis un bus express ou une liaison maritime, un bus express et un téléphérique) et qui seront comparés.

Ces études permettront également de connaître les temps de trajet pour se rendre à l'aéroport depuis toutes les communes de Mayotte et les modalités d'accès depuis tous les secteurs de l'île, y compris depuis Petite-Terre si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu.

- Le projet inclura le rétablissement de toutes les voies de communication traversées, en particulier la route départementale 2, directement concernée par la desserte du site de Bouyouni / M'Tsangamouji.
-

Le développement économique autour de l'aéroport et l'aménagement du territoire

Plusieurs visiteurs ont indiqué être favorables à un aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji car cette implantation contribuerait, de leur point de vue, au développement économique de Mayotte, au « désengorgement » de Mamoudzou et à un rééquilibrage des activités sur l'île :

- « Ce projet en Grande-Terre est une bonne opportunité, il donnera la possibilité de développer le nord. »

- « C'est intéressant pour développer la Grande-Terre. »
- « L'aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji permet un développement économique à long terme. »
- « J'ai une préférence pour Grande-Terre sur le plan du développement économique. »
- « L'aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji permettra de développer le tourisme dans le nord (M'Tsangamouji, Acoua, Mtsamboro, Bandraboua), il y a un fort potentiel. »
- « Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji donne plus de possibilités de développement économique. Toute l'économie est liée au port et à l'aéroport. L'île ne fonctionne pas s'il y a des problèmes à Mamoudzou qui concentre toutes les activités. Il y a une nécessité de rééquilibrer l'économie sur Mayotte. »
- « Il faut équilibrer l'économie sur Mayotte en développant le nord, et désengorger Mamoudzou. »

Un avis a souligné les synergies possibles avec le port de Longoni :

- « Sur Grande-Terre, cela permet des synergies de développement avec le port. »

Un autre l'intérêt pour développer l'offre aérienne :

- « L'implantation à Bouyouni / M'Tsangamouji est enrichissante pour Mayotte, elle permettra une augmentation de l'offre aérienne. »

Un transitaire de l'aéroport de Pamandzi a expliqué qu'une implantation sur Grande-Terre aurait des effets positifs sur son activité :

- « Le coût de mon activité est élevé en Petite-Terre. Un aéroport en Grande-Terre aura un effet positif sur le coût du transport et donc sur le coût de mon activité. »

Une personne a questionné sur « la possibilité d'aménagement à terme de l'aéroport sur Pamandzi en comparaison avec le site de Bouyouni / M'Tsangamouji ».

D'autres ont considéré que l'espace disponible est un argument en faveur du site de Bouyouni / M'Tsangamouji, ce qui n'est pas le cas pour le site de Pamandzi :

- « L'espace est plus important à Bouyouni / M'Tsangamouji pour du développement économique. »
- « La limite de développement est atteinte en Petite-Terre. Il n'y a plus d'activités sur Petite-Terre, l'absence d'espace autour de l'aéroport ne permet pas le développement de nouvelles activités. »
- « Le site de Pamandzi est trop petit en termes de surfaces pour le projet et pour le développement. »
- « Les surfaces sur Petite-Terre sont insuffisantes pour développer les activités autour de l'aéroport. »
- « Le site de Pamandzi est trop contraint, je préfère le site de Bouyouni / M'Tsangamouji. »

En lien avec ce sujet, un visiteur a estimé que « le transfert de l'aéroport en Grande-Terre n'aura pas d'impact économique important sur Petite-Terre ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Les études complémentaires vont permettre d'apporter les éléments de réponse sur les sujets suivants :
 - les principes d'aménagement de l'aéroport et le potentiel de développement de zones économiques autour de la plateforme aéroportuaire pour chacun des deux sites ;
 - l'impact de chaque site d'implantation sur l'aménagement du territoire, en intégrant à la réflexion les infrastructures existantes comme le port de Longoni, les réalisations en cours et les projets de mobilité, d'équipement et d'aménagement du territoire ;
 - la capacité de chaque site d'implantation à favoriser le développement de Mayotte, notamment en tant que hub économique régional.

Les études sont également destinées à donner des orientations en matière de maintien ou non d'une exploitation aérienne sur le site actuel de l'aéroport, à Pamandzi, si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji était retenu.

Les enjeux d'aménagement du territoire en lien avec la piste longue étant majeurs pour l'avenir de Mayotte, la DGAC a mis en place un comité de suivi des études de desserte et d'aménagement du territoire. Il est composé des collectivités territoriales de Mayotte et des services de l'État. Les résultats des études sont partagés au sein du comité de suivi et enrichis collectivement. Le comité a tenu sa première réunion le 16 mai 2023.

- L'espace est effectivement contraint sur le site Pamandzi limitant les possibilités de développement des activités aéroportuaires. Il n'y a pas de place disponible pour les activités extra-aéroportuaires (activités commerciales, industrielles, ou hôtelières par exemple).

Le foncier et l'activité agricole

L'importance de cet enjeu a été rappelé par un visiteur, et ce quel que soit le site d'implantation du projet :

- « Il y a une vigilance à avoir sur le sujet foncier-agricole pour les deux sites d'implantation. »

Les personnes intervenant sur ce thème, dont des propriétaires de terrains, ont souhaité des renseignements mais ont aussi exprimé des inquiétudes quant à l'implantation sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « Quel sera l'impact agricole ? »
- « L'impact agricole est important sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « Un aéroport à Bouyouni entraînerait une perte de valeur des terrains et un impact agricole. »
- « Je préfère le site de Bouyouni / M'Tsangamouji que celui de Pamandzi, mais j'aurais préféré un autre site sur Grande-Terre pour éviter les éventuels impacts sur l'agriculture et l'eau. »
- « La zone agricole est importante sur Bouyouni / M'Tsangamouji. Il faut préserver l'agriculture dans la zone. »
- « Le sujet agricole est important sur Bouyouni / M'Tsangamouji. C'est de l'agriculture familiale, cela va peut-être entraîner des bouleversements sociaux. »
- « Je suis inquiète pour le devenir de mon terrain agricole. »
- « Je souhaite savoir si ma parcelle sera située dans ou à proximité du projet. »
- « J'ai un terrain dans le secteur de Bouyouni / M'Tsangamouji, je souhaiterais connaître les emprises du projet. »
- « Je suis concernée par le projet sur Bouyouni / M'Tsangamouji mais néanmoins favorable à son implantation. »

Plusieurs d'entre elles ont souhaité des informations concrètes sur la prise en compte des propriétaires et exploitants ou ont fait part de recommandations :

- « Quelles seront les mesures de compensation mises en œuvre ? »
- « Je souhaite savoir comment sera traité le sujet agricole. Je préfère avoir des indemnités plutôt qu'avoir un terrain en compensation. »
- « Mon terrain est sous la piste. Je suis favorable au projet. Est-il nécessaire que je fasse faire le bornage de mon terrain ? »
- « Il va falloir traiter du sujet agricole en identifiant les vrais propriétaires et les exploitants officiels. »
- « Y aura-t-il des emplacements réservés dans les plans locaux d'urbanisme ? »
- « Y aura-t-il des difficultés pour acheter les terrains ? »
- « Il faudra voir comment intégrer le projet alimentaire de la communauté de communes. »

Deux visiteurs se sont prononcés contre le site de Bouyouni / M'Tsangamouji en raison de l'impact sur les surfaces agricoles :

- « La surface de Mayotte est trop petite pour l'utiliser à des grands projets d'infrastructures. Il faut réserver la partie terrestre pour les "petits" projets, notamment agricoles pour l'autonomie alimentaire, et mettre les projets des grands maîtres d'ouvrage en partie maritime. Ils en ont les moyens, ce qui n'est pas le cas des petits porteurs de projet. »
- « Je suis opposé au projet à Bouyouni / M'Tsangamouji compte tenu de l'impact agricole. »

Deux autres ont considéré que le sujet agricole ne constitue pas ou ne doit pas constituer un frein à l'implantation sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « L'impact sur l'agriculture n'est pas important sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji. Il ne s'agit pas d'agriculture "professionnelle" comme sur Combani ou Ouangani. »
- « L'impact agricole ne doit pas être un frein au développement. »

Une question a été posée sur le devenir des parcelles agricoles sur la colline de Labattoir :

- « Pourquoi y a-t-il des personnes qui recherchent actuellement les exploitants agricoles sur la colline de Labattoir ? Il y a une possibilité d'une rétrocession du terrain après extraction des matériaux ? »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Les sujets du foncier et de l'activité agricole font l'objet d'une attention particulière. Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji et dans une moindre mesure les sites d'extraction de matériaux nécessaires pour le site de Pamandzi se situent dans des zones majoritairement agricoles. Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji nécessite un foncier important ; un besoin de foncier existe également pour les sites d'extraction d'Hajangua et de Petite-Terre (collines de Labattoir et du Four-à-Chaux) si le projet est réalisé à Pamandzi.
Les études complémentaires en cours sont destinées à apporter les éléments de réponse sur ces sujets. Elles vont s'attacher à mesurer précisément les besoins de foncier et à donner une vision exhaustive de l'activité agricole présente et des projets et stratégies de développement de l'activité.
Elles proposeront les mesures pour réduire ou compenser les impacts du projet.
- Les démarches d'acquisition des terrains nécessaires au projet seront engagées en 2024 après le choix du site d'implantation pour le projet. Le bornage n'est pas une nécessité aujourd'hui, il est en revanche important de disposer des documents attestant de la propriété des terrains.
- Le futur dossier de déclaration d'utilité publique inclura un volet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (emplacements réservés pour le projet à inscrire dans les plans locaux d'urbanisme).
- Il est prévu d'extraire des matériaux dans les collines de Labattoir ou du Four-à-Chaux pour la construction de la piste longue sur le site de Pamandzi. Si le site de Pamandzi est retenu, l'extraction conduira à l'arasement de ces collines. Dès lors que ces emplacements ne seraient pas utilisés ultérieurement pour des projets publics, une rétrocession pourrait être examinée.

Les caractéristiques des sites, l'environnement naturel et les risques naturels

Des visiteurs ont évoqué les contraintes du site de Pamandzi, notamment les risques liés au volcan Fani Maoré :

- « Il y a un problème avec les risques naturels sur le site de Petite-Terre, avec le volcan Fani Maoré. »
- « Il y a trop de risques naturels sur le site de Pamandzi. »
- « Le site de Pamandzi est très sensible aux risques naturels. »
- « Le site de l'aéroport actuel est très risqué et on ne sait pas comment cela va évoluer à l'avenir. »

Des personnes ont interrogé sur les différents enjeux :

- « Est-il possible de réaliser l'aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji compte tenu du relief ? »

- « Quelles sont les conséquences du projet sur le dugong ? »
- « Pourquoi le dugong empêche-t-il la réalisation du projet à Pamandzi ? »

D'autres ont considéré que le site de Bouyouni / M'Tsangamouji pourrait présenter des sensibilités environnementales importantes :

- « À Bouyouni / M'Tsangamouji, il y a un problème de préservation du milieu naturel et de l'environnement. »
- « Je pense que le site de Bouyouni / M'Tsangamouji sera plus impactant sur le plan environnemental mais cela n'est pas certain et reste à examiner. »
- « Le sujet environnemental est probablement important sur Bouyouni / M'Tsangamouji. »

Selon l'un des propos au contraire « l'impact sur l'environnement est plus important sur Petite-Terre ».

Enfin l'impact sur la forêt est à prendre en compte :

- « Il faut bien le regarder pour les deux sites l'impact sur les forêts. Il est important qu'il y ait des plantations. »
- « Des plantations seront à prévoir sur Bouyouni / M'Tsangamouji. »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Les risques naturels et les enjeux environnementaux concernant le site de Pamandzi ont été étudiés en 2021 et 2022 dans le cadre des travaux préparatoires. Le projet est réalisable sur le site de Pamandzi. Il intègre notamment des mesures pour faire face aux risques naturels, avec une hauteur importante du remblai-digue supportant la piste et la mise en place d'une carapace de protection. Il intègre également des mesures de préservation des herbiers sous-marins (zones d'alimentation pour les dugongs et les tortues) et une surveillance de la présence de ces espèces pendant les travaux. La présence du dugong n'empêche pas la réalisation du projet sur le site de Pamandzi si celui-ci est retenu. Un suivi de l'évolution de l'activité sismo-volcanique toujours en cours devra être effectué pour évaluer ses conséquences.

Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji se trouve à priori dans un secteur à faibles enjeux environnementaux. Il n'y a pas d'effet du volcan Fani Maoré sur ce site. Les études complémentaires en cours vont permettre de vérifier et d'approfondir l'ensemble des sujets environnementaux et de comparer les deux sites.

Les études vont apporter les éléments de réponse sur :

- les risques naturels : risques liés au volcan Fani Maoré et au phénomène de subsidence et de hausse du niveau de la mer, risques cycloniques, risques de glissements de terrain ;
- l'environnement : milieux naturels maritimes et terrestres (habitats, fonctionnement écologique, zones humides, espèces protégées), y compris la forêt, paysage et patrimoine, qualité de l'air et bruit. Elles permettront de définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement.
- Le relief est moins prononcé dans le secteur de Bouyouni / M'Tsangamouji que dans les autres secteurs de Grande-Terre. Il n'y aura pas de problème d'obstacles dus au relief.
- Une vérification est à faire sur la nature des sols pour s'assurer de la faisabilité et de la stabilité des remblais de grande hauteur.

Le cadre de vie des habitants

Deux avis sont recueillis sur ce thème. Le premier pour considérer que le cadre de vie des habitants sera « perturbé avec des embouteillages » si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu. Le second pour indiquer que le site Bouyouni / M'Tsangamouji est un meilleur choix dans la mesure où « il y aura toujours des nuisances sonores sur Pamandzi ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Les travaux préparatoires sur l'environnement ont montré que le scénario n° 2 retenu sur le site de Pamandzi, prévoyant une piste longue convergente s'appuyant sur l'extrémité sud de la piste actuelle, donc plus éloignée des zones urbanisées que la piste actuelle, apporte des améliorations en termes de nuisances sonores et de qualité de l'air pour les habitants de Pamandzi.

- Les études complémentaires en cours vont permettre de comparer les sites de Bouyouni / M'Tsangamouji et de Pamandzi en termes de qualité de l'air et de bruit.
- La zone autour du site de Bouyouni / M'Tsangamouji n'étant pas urbanisée, il ne devrait pas y avoir de nuisances, toutefois les études identifieront si des habitations seront concernées. Les études sur la desserte de l'aéroport mesureront également les effets du projet sur les trafics routiers dans le secteur de l'aéroport.

La ressource en eau

Le sujet de la ressource en eau a été évoqué trois fois, notamment concernant le site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « Le sujet de la ressource en eau est important. »
- « À Bouyouni / M'Tsangamouji il y a une vigilance à avoir sur le sujet de la ressource en eau, avec une potentielle menace sur les eaux souterraines. »
- « Pourquoi déboiser à Bouyouni / M'Tsangamouji, déjà que nous avons des problèmes d'eau ? »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La préservation des masses d'eau superficielles et souterraines, de la qualité de l'eau et des ressources d'alimentation en eau potable représente un enjeu majeur. Les deux sites d'implantation sont proches d'installations essentielles. Les études complémentaires vont permettre de quantifier ces risques et de comparer les impacts et mesures à mettre en œuvre sur les deux sites.

La ressource en matériaux et l'organisation de l'acheminement

Des questions ou inquiétudes sur la ressource en matériaux et l'acheminement des matériaux jusqu'au site de Pamandzi ont été exprimées :

- « L'apport de matériaux depuis Hajangua va créer des nuisances pendant le chantier. »
- « Comment les matériaux arriveront-ils de Grande-Terre ? »
- « Les camions transportant les matériaux auront-ils des routes dédiées ? »
- « Où seront fabriqués les accropodes ? »

Une personne a demandé si les matériaux sont disponibles « pour construire la piste longue à Bouyouni / M'Tsangamouji ».

Une autre a estimé que la construction sera « plus simple par rapport aux besoins en matériaux » à Bouyouni / M'Tsangamouji.

Une autre enfin a demandé pourquoi les travaux seront plus longs sur le site de Pamandzi.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- L'étude sur les matériaux conduite dans le cadre des travaux préparatoires en 2021 a montré que Mayotte dispose des ressources en quantité suffisante et avec la qualité attendue pour construire la piste longue.
Pour le projet sur le site de Pamandzi, les matériaux proviendront pour partie d'Hajangua, sur Grande-Terre. Afin de limiter au maximum la gêne pour les usagers de la route et pour les habitants, ils seront acheminés par voie maritime jusqu'à une plateforme de stockage située à Pamandzi, à l'ouest de la colline du Four-à-Chaux. Des aménagements routiers seront créés spécialement sur Petite-Terre afin de séparer les circulations de chantier de la piste longue de la circulation générale.
Sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, les matériaux devraient à priori être disponibles sur place mais les études détermineront si des apports extérieurs sont nécessaires, les sites d'extraction utilisables et les modalités de transport des matériaux.

Les études complémentaires préciseront ces points. Elles apporteront les éléments objectifs pour comparer les deux sites sur ce plan.

- Les accropodes (protections en béton pour le remblai-digue supportant la piste longue) seront fabriqués sur place, au niveau du Four-à-Chaux.
- La durée des travaux sera plus importante sur le site de Pamandzi en raison des contraintes liées à la continuité de l'exploitation de l'aéroport, à la nécessité de faire venir des matériaux de Grande-Terre, à la réalisation de travaux de nuit sur des périodes courtes, notamment pour des raisons environnementales, et au fait de devoir mettre en œuvre des ouvrages béton de protection de grande taille. À priori, le site de Bouyouni / M'Tsangamouji présente peu de contraintes pour la réalisation des travaux.

Le coût du projet

Quelques personnes ont questionné sur le coût du projet. L'une d'entre elles a souhaité que « le coût ne soit pas le critère de choix entre les sites d'implantation ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Le coût du projet a fait l'objet en 2022 d'une première estimation sur le site de Pamandzi. Il s'élève entre 550 et 700 millions d'euros.
Les études complémentaires vont permettre d'affiner les coûts de construction pour chacun des sites. Le coût du projet sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji sera fortement dépendant de la nature des sols et des matériaux disponibles sur le site (ces éléments vont être connus grâce aux études géotechniques).
- La dimension socio-économique ne sera pas le seul critère de comparaison entre les sites d'implantation, mais elle en fera partie avec l'ensemble des autres thématiques étudiées au cours de l'année (principes d'aménagement, desserte de l'aéroport et impact sur l'aménagement et le développement de Mayotte, besoins et ressources en matériaux, risques naturels, environnement, etc.).

Le devenir de l'aéroport à Pamandzi

Des avis ont été émis sur le devenir de l'aéroport actuel à Pamandzi, dans le cas où le site de Bouyouni / M'Tsangamouji serait retenu :

- « Une idée de reconversion du site de Pamandzi : une base militaire et de la petite aviation pour le tourisme. »
- « Je souhaite qu'il y ait une reconversion du site de Pamandzi qui soit source de développement économique, ce qui n'est pas le cas avec l'aéroport actuel. »

Des visiteurs ont simplement questionné sur le sujet :

- « Si la piste longue se fait à Bouyouni / M'Tsangamouji, que devient l'aéroport de Pamandzi ? »
- « Y aura-t-il une base militaire à Pamandzi si l'aéroport est construit en Grande-Terre ? »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu, il est prévu d'y transférer l'aviation commerciale (passagers et fret) et l'aviation militaire.
- Les études complémentaires sur la desserte du site de l'aéroport et sur l'impact du site d'implantation sur l'aménagement du territoire donneront des orientations en matière de maintien ou non d'une exploitation aérienne sur le site actuel de l'aéroport, à Pamandzi, si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu. Dans ce cas, de nombreuses utilisations de l'aéroport de Pamandzi pourraient être envisagées : maintien d'une activité d'aviation de loisirs, activités touristiques, etc. Ce type de décision sera du ressort des collectivités (Département de Mayotte, Communauté de communes de Petite-Terre...).

Les positions sur les sites d'implantation

Plusieurs visiteurs ont fait part d'une position, ou à ce stade d'une préférence, pour un site d'implantation.

Plusieurs d'entre eux se sont montrés favorables au maintien de l'aéroport à Pamandzi :

- « Je préfère que le projet reste à Pamandzi compte tenu de l'impact agricole à Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « L'aéroport actuel est suffisant pour la population mahoraise. »
- « Il faut construire la piste longue sur Petite-Terre parce que l'aéroport est déjà existant. »
- « Je préfère l'aéroport à Pamandzi, s'appuyer sur l'aéroport existant pour avoir une continuité. »
- « L'aéroport doit rester en Petite-Terre. On veut prendre la barge. Les embouteillages vont basculer sur la Grande-Terre sinon. »

Au contraire, le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est apparu aux yeux de plusieurs personnes comme un choix logique, présentant de nombreux arguments, et le plus pertinent dans une vision à long terme :

- « Le point favorable pour Petite-Terre est que l'aéroport existe déjà. Mais il y a des habitations proches, des nuisances sonores, des risques avec le nouveau volcan Fani Maoré. Il y a la possibilité d'imaginer un bon projet pour l'avenir de Mayotte à Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « C'est un choix pour nos enfants, pour l'avenir. »
- « Il faut choisir le site pour l'avenir de Mayotte. Bouyouni / M'Tsangamouji permet d'avoir une piste plus longue et de l'agrandir plus tard. La majorité des Mahorais habitent Grande-Terre. Ce sera plus facile d'accéder à l'aéroport. »
- « L'implantation de l'aéroport sur Grande-Terre a toujours été demandée par les Mahorais, déjà sous Younoussa Bamana. L'aéroport sur Bouyouni / M'Tsangamouji permet un développement économique à long terme. Il y aura une meilleure desserte de l'aéroport. »
- « J'ai une nette préférence pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, notamment en me positionnant comme consommateur : c'est la solution la plus économique pour les passagers aériens et permettant du développement économique. »
- « À Bouyouni / M'Tsangamouji, il y a plus de surfaces constructibles donc on peut faire plus grand, en fonction des besoins. »
- « Il faut privilégier la Grande-Terre compte tenu des risques naturels en Petite-Terre et pour le développement économique à long terme. »
- « La situation actuelle de l'aéroport n'est pas viable à long terme. »
- « Ma préférence va à Bouyouni / M'Tsangamouji parce que c'est le meilleur site pour le long terme. Faire la piste longue en Petite-Terre, c'est devoir faire un autre aéroport en Grande-Terre plus tard. Autant le faire directement. »

Deux personnes ont demandé s'il est possible d'implanter le projet ailleurs sur Grande-Terre, dans le sud de l'île notamment.

Une autre a considéré que « l'essentiel est que les travaux démarrent effectivement en 2026, quel que soit le site. »

Une autre enfin s'est prononcée « pour la piste longue sur Petite-Terre puis Grande-Terre sur le long terme. »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Les positions sur les sites d'implantation, ainsi que l'ensemble des expressions recueillies sont pris en compte au fur et à mesure et seront intégrés au bilan de la concertation.

La DGAC souhaite recueillir au cours de l'année et auprès de tous les publics intéressés par la piste longue à Mayotte, à La Réunion ou en métropole, le maximum de questions, avis, suggestions, points d'attention, afin d'améliorer le projet et d'enrichir au fur et à mesure, et collectivement, la comparaison entre les sites.

L'objectif est de disposer fin 2023 de tous les éléments qui permettront de définir les caractéristiques techniques du projet, de justifier le site d'implantation de la piste longue et de préparer en 2024 le lancement du processus de déclaration d'utilité publique.

- Le choix de Bouyouni / M'Tsangamouji résulte de l'étude d'implantation menée en 2022. L'étude a montré qu'il est le seul site alternatif potentiel, que ce soit sur Petite-Terre ou sur Grande-Terre.
- Le lancement du chantier est prévu en 2026 quel que soit le site retenu.
- La piste longue sera construite sur le site d'implantation qui sera retenu en 2024. En raison de l'investissement très important qu'elle représente, il ne sera pas envisageable de la déplacer sur un autre site dans l'avenir. Notamment, il est pris comme hypothèse que si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu, toute l'activité de transport commercial de passagers y sera transférée, le volume de passagers sur l'aéroport, même à long terme, ne justifiant pas d'avoir deux aéroports dédiés au transport commercial de passagers sur le territoire mahorais. La plateforme aéroportuaire sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji accueillera donc toutes les activités et équipements nécessaires à l'aviation commerciale (passagers et fret) mais aussi à l'aviation générale, militaire et aux évacuations sanitaires.

- **L'information et la concertation sur le projet**

De nombreux visiteurs ont demandé de l'information sur le projet ou souhaité disposer des documents déjà parus, en particulier concernant les sites alternatifs et la comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji (dossiers de présentation, plaquettes, lettres d'information, etc.).

Certains ont salué les actions mises en œuvre ou posé des questions :

- « Je trouve bien ce dispositif de concertation pour que le grand public puisse s'exprimer. »
- « C'est important de donner de l'information car il y a beaucoup de désinformation. »
- « C'est intéressant d'impliquer les jeunes dans le comité de suivi des jeunes Mahorais pour ce projet impactant pour l'avenir de Mayotte. »
- « Quel est le fonctionnement du comité de suivi des jeunes Mahorais et quels sont les thèmes qui seront examinés, en lien avec la comparaison des sites ? »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- La DGAC organise depuis 2021 une démarche d'information et d'échanges avec le public sur le projet de la piste longue. Durant toute l'année 2023, la concertation accompagne également l'avancement des études complémentaires et la comparaison entre les sites de Bouyouni / M'Tsangamouji et de Pamandzi.

Différentes modalités d'information sont proposées dans ce cadre pour que le maître d'ouvrage se rende au plus près des habitants, en particulier au moyen du stand itinérant « piste longue », des permanences à Pamandzi et à M'Tsangamouji, de réunions avec les acteurs locaux et le grand public, des cahiers d'acteurs, du comité de suivi des jeunes Mahorais ou de l'appel à projets dans les écoles, collèges et lycées.

L'information est également disponible et mise à jour en continu sur le site internet www.pistelongue-mayotte.fr et sur les pages « Piste longue de l'aéroport de Mayotte » sur Facebook et Youtube.

- Le comité de suivi des jeunes Mahorais a tenu sa première réunion le 26 juin 2023. Les membres du comité de suivi vont organiser leur programme de travail, en particulier les thèmes qu'ils souhaiteront examiner, au cours de l'été.