

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 JUILLET À SEPTEMBRE 2023

RENDEZ-VOUS PROPOSÉS ET CHIFFRES DE LA PARTICIPATION

	PERMANENCES	
Lieux	à Pamandzi	à M'Tsangamouji
Dates (sauf fermeture annuelle du 24 juillet au 18 août 2023)	Tous les lundis, mardis et jeudis, de 8 h à 12 h	Tous les mercredis et vendredis, de 8 h à 12 h
Nombre de personnes rencontrées	65 personnes	
Durée des échanges	10 minutes à 1 heure avec chaque personne ou groupe de personnes	

SYNTHÈSE 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 majoritaire dans les expressions des personnes rencontrées.

LES THÉMATIQUES D'EXPRESSION
Le trafic passagers
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 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.

- **Le trafic passagers**

Une personne a demandé des précisions sur l'évolution du trafic de passagers aériens à Mayotte.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- À la mise en service de la piste longue, le trafic sera de 600 000 passagers aériens par an. Il atteindra 1,2 million de passagers par an à moyen terme et davantage encore à long terme.

- **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. Des personnes ont demandé si le choix du site d'implantation était déjà fait et quelle serait la durée des travaux. D'autres ont exprimé de l'impatience sur le démarrage du chantier ou se sont inquiétées du financement :

- « Où en est le projet ? Je vois des ouvriers sur l'aéroport, c'est commencé ? »
- « Je souhaite savoir si le site est déjà choisi. »
- « Il faut choisir le site qui permet d'avoir la piste le plus rapidement possible. »
- « Pourquoi y a-t-il deux ans entre le choix du site et le début des travaux ? »
- « L'attente est trop longue. L'aspect financier est important mais il faut faire le projet. De l'argent a déjà été investi dans le projet, il faut passer à la réalisation. »
- « La piste longue va-t-elle se faire ? Le financement sera-t-il mis en place ? »
- « Il faut que le chantier démarre. »
- « Quand les travaux vont-ils débiter ? »
- « Quelle est la durée des travaux ? »

Une personne a considéré que le projet ne se fera pas :

- « Le projet ne se fera pas comme la plupart des projets publics à Mayotte. La présence du délégué à la piste longue est néanmoins rassurante. Si le projet ne se fait pas il devra rendre des comptes à la population ; il devra être félicité si le projet se fait. »

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.

- Concernant le financement de la réalisation, le Département de Mayotte s'est déjà engagé pour 80 millions d'euros, 55 millions d'euros de fonds européens sont envisagés et le reste devra être financé par le concessionnaire de l'aéroport et l'État.
- Les deux années (2024 à 2026) inscrites dans le calendrier sont nécessaires pour finaliser l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique et mettre en œuvre la procédure d'enquête devant aboutir à une déclaration d'utilité publique du projet prise par le Conseil d'État.
- Les ouvriers qui se trouvent actuellement sur l'aéroport travaillent à l'extension de l'aérogare (et non au projet de piste longue, dont les travaux seront lancés en 2026).
- La durée des travaux sera de 7 ans minimum sur le site de Pamandzi et plus probablement de 10 ans et, sous réserve des études en cours, de 7 ans maximum sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji. Les informations précises sur la durée des travaux seront disponibles à la fin de l'année 2023.
- Les décisions sur le projet de piste longue, qu'elles soient positives ou négatives, ne relèvent pas du délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte mais sont des choix politiques. Le projet est acté ; les études en cours ne portent pas sur son opportunité mais sur ses conditions de réalisation.

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

Quatre personnes ont demandé s'il était possible, plutôt que d'étudier un site sur Grande-Terre, d'allonger la piste actuelle de l'aéroport au sud ou au nord.

Une question a été posée sur la possibilité de construire la piste longue sur pilotis.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Les travaux préparatoires réalisés entre 2020 et 2022 sur le site de Pamandzi ont permis de confirmer, parmi les deux scénarios présentés lors du débat public de 2011, la solution prévoyant la création d'une nouvelle piste convergente s'appuyant sur l'extrémité sud de la piste actuelle. Cette solution correspond au scénario d'aménagement n° 2, avec une piste de longueur de 2 600 mètres.
- La piste actuelle ne peut pas être prolongée au nord en raison de l'urbanisation et des obstacles (collines). 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 sud de la piste à 4 000 mètres et donc sur les grands fonds sous-marins, ce qui rend le projet non réalisable (il n'est pas possible de construire sur des grands fonds) ;
 - 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 des tsunamis les plus importants – en cas d'événement important, cette partie de la piste s'avancant dans la mer pourrait être emportée.
- La possibilité de construire la piste longue sur une dalle sur pilotis, plutôt que sur un remblai-digue, a été expertisée au cours des travaux préparatoires. L'expertise a souligné les difficultés de cette solution. En effet, sa réalisation nécessiterait d'interrompre l'exploitation de l'aéroport pendant plusieurs années. Par ailleurs, le fond du lagon présente une géologie défavorable à la réalisation des fondations profondes qui seraient nécessaires aux pilotis, les impacts sur la flore et la faune sous-marines pourraient être très importants, notamment en raison de l'ombre générée par la dalle sur une très grande surface, la quantité de granulats (indispensables pour réaliser les éléments en béton) serait très importante et ils devraient être acheminés depuis Grande-Terre. Pour ces raisons, la solution d'un remblai-digue supportant la piste a été privilégiée dans les études.

- **Les retombées économiques du projet**

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

- « Des emplois seront-ils créés ? »
- « Y aura-t-il des emplois liés à la construction ? »
- « La piste longue va-t-elle créer des emplois après sa mise en service ? »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Comme dans tout grand chantier, des emplois seront créés pour réaliser les travaux mais aussi pour répondre à des besoins supplémentaires liés à l'installation de familles à Mayotte pour la durée du chantier (main d'œuvre spécialisée).
- Une fois la piste longue mise en service l'augmentation du trafic aérien, mais aussi celle des activités extra-aéronautiques et touristiques, engendrera la création d'emplois dans des domaines très diversifiés, en commençant par tous les métiers que l'on trouve sur un aéroport (navigation aérienne, sécurité, sûreté, maintenance des avions, etc.).

- **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 régulièrement abordés dans la comparaison entre les sites.

Les personnes qui sont intervenues sur ce thème ont souligné les facilités d'accès pour une majorité de Mahorais au site de Bouyouni / M'Tsangamouji, sur Grande-Terre, et l'intérêt de ce site pour désengorger Mamoudzou :

- « Je préfère le site de Grande-Terre pour des raisons de proximité. »
- « Je suis favorable au site de Bouyouni / M'Tsangamouji pour des questions de déplacements. »
- « Je préfère le site de Bouyouni / M'Tsangamouji : cela facilite les déplacements. »
- « Il est préférable de faire la piste en Grande-Terre. Cela réduirait le trafic vers Mamoudzou. »

Des visiteurs ont insisté sur l'enjeu de la desserte maritime :

- « La desserte maritime de l'aéroport est importante. Il faut mettre en place des navettes maritimes rapides dédiées aux piétons exclusivement. »
- « Si l'aéroport se fait en Grande-Terre, il faut prévoir une desserte pour Petite-Terre. »

D'autres ont souhaité l'amélioration de la desserte de l'aéroport dès aujourd'hui :

- « Comment améliorer la desserte de l'aéroport de Pamandzi ? »
- « Il est nécessaire d'améliorer la desserte de l'aéroport à court terme. »

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) et par voie maritime (de type liaison maritime express uniquement pour les passagers – sans voitures comme c'est le cas sur la barge aujourd'hui).

- Une desserte maritime de Petite-Terre est bien prévue si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, sur Grande-Terre, était retenu, au travers de liaisons maritimes express et de la création d'un terminal maritime au nord et d'un autre à Hajangua pour les habitants du sud de Mayotte. S'il est décidé de conserver l'aéroport sur le site de Pamandzi, la desserte devra également être améliorée au moyen de liaisons maritimes express et de nouvelles installations au nord et à Hajangua.

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

Plusieurs personnes 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 et à un rééquilibrage des activités sur l'île :

- « Je suis favorable au site de Bouyouni / M'Tsangamouji parce qu'il permettra du développement économique dans le Nord-Ouest. »
- « Il faut rééquilibrer le développement sur Mayotte notamment avec des activités économiques dans le Nord-Ouest. »
- « Il est préférable de faire la piste en Grande-Terre. Cela favoriserait le développement de la Grande-Terre. »
- « Je suis favorable au site de Bouyouni / M'Tsangamouji : cela permettra la création d'emplois dans le nord de Mayotte, le développement du tourisme et offrira un potentiel plus important de développement, notamment aérien. »

Une question a porté sur le lien avec le port de Longoni :

- « Peut-on prévoir le terminal maritime nord dans le port de Longoni ? »

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.
- La création d'un terminal nord dans le port de Longoni n'est pas souhaitable pour éviter les interférences entre activités et ne pas être soumis aux contraintes liées aux marchandises, notamment en matière de sûreté et de sécurité.

Le foncier et l'activité agricole

Un visiteur a souhaité « donner la priorité à l'agriculture » et indiqué que le secteur de Bouyouni / M'Tsangamouji est de ce point de vue « important pour Mayotte ».

Un autre a relevé un « impact important sur le foncier agricole » sur ce site.

Un propriétaire a interrogé sur le devenir de sa parcelle :

- « Je possède une parcelle agricole dans l'emprise du projet et je souhaite savoir comment cela va se passer. La parcelle est actuellement du type jardin mahorais et je voudrais, à ma retraite, y faire de l'élevage mais il y a des problèmes de vols, d'accès et d'alimentation en eau. »

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.

- Pour les propriétaires se trouvant dans l'emprise du projet, chaque situation sera traitée au cas par cas, selon les souhaits : versement d'une indemnité, compensation par un autre terrain ou aide à la structuration d'exploitations agricoles. Ce dernier type de compensation pourrait correspondre aux besoins du propriétaire rencontré. Ces sujets seront approfondis une fois que le site d'implantation sera choisi.

L'environnement naturel et les risques naturels

Un visiteur a considéré qu'il y a « trop de risques naturels sur Petite-Terre » pour y réaliser le projet.

Deux avis contraires ont été émis concernant les enjeux environnementaux sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « Je suis attaché à la protection de l'environnement. Je suis favorable à la construction de la piste longue sur Petite-Terre parce qu'il y a déjà un aéroport. Je pense que l'impact sera plus fort à Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « Je considère qu'il n'y aura pas de difficulté environnementale sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji parce que sur terre il est toujours possible de déplacer les espèces pour les protéger. »

Deux questions ont été posées sur la présence de tortues sur le site de Pamandzi :

- « Où rencontre-t-on des tortues dans le secteur de l'aéroport ? »
- « La présence de tortues empêche-t-elle la réalisation du projet ? »

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.

Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji se trouve a 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.
- Sur Petite-Terre, la plage de Petit Moya est une plage de ponte pour les tortues. Les tortues viennent se nourrir dans les herbiers autour de la piste actuelle. La présence de tortues n'empêche pas la réalisation de la piste longue sur le site de Pamandzi, mais il s'agit d'espèces protégées dont il faudra tenir compte en mettant en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts.

La ressource en eau

Le sujet de la ressource en eau a été évoqué trois fois :

- « Attention à la nécessaire prise en compte du sujet de la ressource en eau pour la comparaison des sites ».

- « À Bouyouni / M'Tsangamouji il existe des masses d'eau souterraines qui servent pour la ressource en eau. »
- « Le sujet de la ressource en eau est important, pas concernant les retenues collinaires mais concernant les usines de désalement. »

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.

L'organisation du chantier

Plusieurs questions ont été posées sur l'organisation du chantier sur le site de Pamandzi :

- « D'où viendra le matériel pour le chantier ? »
- « Est-il envisageable de construire les accropodes à Mayotte ? »
- « Les matériaux de Grande-Terre seront-ils transportés sur Petite-Terre par camions et en prenant la barge ? »
- « Que deviendront les aménagements portuaires et routiers réalisés pour l'acheminement des matériaux ? »
- « Les granulats pour le site de Pamandzi viendront-ils de la carrière ETPC d'Hajangua ? »
- « Y aura-t-il un tunnel entre la voie de chantier et la déviation de la route nationale ? »
- « Comment seront extraits les matériaux des collines sur Petite-Terre ? Du haut vers le bas ? En utilisant des explosifs ? »
- « Les taxis seront-ils pénalisés pendant les travaux sur le site de Pamandzi ? »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Pour réaliser les travaux il sera nécessaire de faire venir du matériel spécifique qui n'existe pas sur Mayotte et qui est très volumineux. Le matériel arrivera par bateau et repartira à la fin du chantier.
 - Les accropodes (protections en béton pour le remblai-digue supportant la piste longue) seront fabriqués au plus proche de leur lieu de mise en œuvre, compte tenu de la fragilité et du poids de ces éléments. L'emplacement envisagé se trouve au niveau de la colline du Four-à-Chaux.
 - Des infrastructures portuaires et routières spécifiques seront créées pour le chantier afin d'éviter les circulations sur les routes existantes et des gênes supplémentaires pour les usagers et les riverains.
 - Ces infrastructures portuaires et routières spécifiques pourront être réutilisées pour de nouvelles liaisons maritimes entre Grande-Terre et Petite-Terre. La voie littorale créée sur Pamandzi pourrait être utilisée comme voie réservée aux taxis, bus et/ou modes actifs et comme esplanade de promenade.
 - Les granulats pour le site de Pamandzi seront extraits dans un nouveau site dédié au projet, situé à côté de la carrière existante d'Hajangua.
 - Il y aura bien un passage supérieur ou inférieur entre la voie de chantier et la déviation de la route nationale.
 - Les méthodes d'extraction des matériaux des collines de Petite-Terre seront déterminées en tenant compte des éventuelles émissions de poussières. L'extraction se fera du haut vers le bas mais éventuellement par demi-colline pour que la moitié restante serve provisoirement d'écran pour les poussières. Il n'est pas prévu d'utiliser des explosifs, les matériaux n'étant pas suffisamment rocheux.
 - Les taxis circuleront comme aujourd'hui. En effet, la circulation de chantier se fera sur des routes dédiées au chantier et non sur les routes utilisées par la circulation générale.
-

Le coût du projet

Une personne a interrogé sur le coût du projet.

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 en tenant compte des conséquences du nouveau volcan (hauteur de la piste, protection du remblai-digue supportant la piste, besoins en matériaux en provenance de Grande-Terre).

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.

Le devenir de l'aéroport à Pamandzi

Un visiteur a questionné sur le devenir de l'aéroport à Pamandzi si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu.

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 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.

Quelques-uns se sont montrés favorables au maintien de l'aéroport à Pamandzi :

- « Je préfère le site de Pamandzi en raison de l'impact foncier sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « Je suis favorable à la construction de la piste longue sur Petite-Terre car l'aéroport existe déjà. Il faut garder le site de Bouyouni / M'Tsangamouji pour d'autres projets. »

D'autres ont indiqué privilégier le site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « Je privilégie le site de Grande-Terre malgré l'impact foncier et social. »
- « Pour la jeunesse et donc l'avenir, il faut la piste à Bouyouni / M'Tsangamouji. »

Une personne a indiqué les enjeux qu'elle souhaite voir pris en compte dans la comparaison :

- « Quatre sujets sont importants dans la comparaison : l'impact sur le foncier, la prise en compte de la ressource en eau, les impacts sur les milieux naturels et le coût. J'attends les éléments de comparaison pour me positionner. »

Une autre a proposé une alternative :

- « Je pense qu'il ne faut pas faire l'aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji pour des raisons agricoles ni à Pamandzi pour des raisons d'accès, de risques naturels et d'impacts sur le lagon. Il faut faire un grand aéroport à Madagascar. »

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 jusqu'à la fin de l'année 2023 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 pour justifier le site d'implantation de la piste longue puis préparer en 2024 le lancement du processus de déclaration d'utilité publique.

- **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.

Plusieurs personnes ont questionné sur l'objectif de la permanence au marché couvert de Bouyouni / M'Tsangamouji.

Certains ont salué l'information proposée :

- « Je trouve bien que de l'information soit donnée. »
- « C'est intéressant d'avoir l'information sur la piste longue. »
- « Je suis contente d'avoir de la documentation et d'avoir des films explicatifs en shimaoré. »

Un élève de troisième a demandé s'il pouvait être accueilli « en stage dans la structure s'occupant de la piste longue ».

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 (spécifiquement pour pouvoir rencontrer les habitants directement concernés par le site de Bouyouni / M'Tsangamouji) et de réunions avec les acteurs locaux et le grand public.

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.

- Un stage est possible au sein de la délégation territoriale de l'aviation civile de Mayotte.
-