

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 OCTOBRE À DÉCEMBRE 2022

RENDEZ-VOUS PROPOSÉS ET CHIFFRES DE LA PARTICIPATION

	PERMANENCES	STAND ITINÉRANT « PISTE LONGUE »			
Lieux	Maison du projet à Pamandzi	Bouyouni « Journée pour entreprendre »	Bandraboua Marché multi-activités	M'Tsangamouji Foire de fin d'année	Mamoudzou Marché de Noël
Dates	Tous les jours du 3.10 au 20.12.22	Jeudi 3.11.22	Samedi 12.11.22	Samedi 10 et dimanche 11.12.22	Jeudi 15 au samedi 17.12.22
Nombre de personnes rencontrées	Environ 230				
Durée des échanges	10 minutes à 1 heure avec chaque personne ou groupe de personnes				
Nombre d'expressions (questions/avis/positions) recueillies	Environ 300				

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
La concurrence entre les compagnies aériennes
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 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.

- **La concurrence entre les compagnies aériennes**

Quelques expressions ont porté sur le prix du billet d'avion et sur l'intérêt de la piste longue pour élargir la concurrence entre les compagnies aériennes :

- « Les billets sont trop chers. »
- « Ce projet va-t-il favoriser la baisse des tarifs des billets d'avion ? »
- « La piste longue permet plus de concurrence entre les compagnies et peut favoriser la baisse des prix des billets. »
- « La concurrence des compagnies aériennes est une bonne chose. »
- « Avec la piste longue, nous aurons plus de compagnies et de plus gros avions. »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet de piste longue contribuera à l'émergence d'une plus grande concurrence entre les compagnies aériennes, ce qui favorisera naturellement la diminution du prix du billet d'avion.

La piste longue permettra les vols directs par tout temps entre Mayotte et la métropole et le développement de liaisons aériennes vers d'autres destinations dans le monde. Grâce aux vols directs, à l'ouverture de nouvelles liaisons et à la baisse du prix du billet, le projet aura des effets positifs pour la mobilité, l'emploi, le développement des entreprises mahoraises, le rayonnement de Mayotte et son attractivité touristique.

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

Des visiteurs ont questionné sur le calendrier du projet, ont fait part de leurs doutes sur la réalisation de la piste longue (en évoquant la longueur des études ou les contraintes environnementales) ou ont exprimé leur souhait de voir les travaux démarrer, quel que soit le site retenu :

- « La population n'y croit plus. »
- « Est-ce que le projet va se faire ? »
- « Cela prend trop de temps. Je reste optimiste mais il faut se dépêcher. »
- « Je suis impatient de voir le début des travaux. »
- « Le délai des études ne va-t-il pas retarder le début des travaux ? »
- « Cela fait longtemps. Le projet prend du retard à cause des contraintes environnementales. »
- « Il faut que le projet se réalise peu importe le lieu, nous attendons depuis trop longtemps. »
- « Il faut absolument commencer en 2026, peu importe le lieu. »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les travaux préparatoires sur la piste longue ont été engagés en novembre 2019 suite à l'annonce faite par le Président de la République le 22 octobre 2019 à Mamoudzou. Ils ont été achevés fin 2022.

Ils ont permis de confirmer, parmi les deux scénarios présentés lors du débat public de 2011, le choix du scénario d'aménagement n° 2 (prévoyant la création d'une nouvelle piste convergente s'appuyant sur l'extrémité sud de la piste actuelle).

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 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.

Quel que soit le site retenu, le lancement du chantier est prévu en 2026.

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

Quatre questions ont été posées sur ce thème relatif au site de Pamandzi :

- l'une sur la possibilité de prolonger la piste actuelle ;
- une autre sur l'organisation du chantier ;
- une autre sur la continuité de l'exploitation de l'aéroport pendant le chantier ;
- une quatrième, émanant d'un propriétaire proche du projet à Pamandzi, demandant s'il lui était possible d'engager des travaux sur son terrain.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Le scénario d'aménagement retenu fin 2022 est le scénario n°2 prévoyant la création d'une nouvelle piste convergente s'appuyant sur l'extrémité sud de la piste actuelle. Le prolongement de la piste actuelle correspond au scénario d'aménagement n°1, non retenu pour deux raisons majeures :
 - 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 ;
 - l'impact du prolongement de la piste actuelle au sud dans le scénario 1 est apparu 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).
 - L'étude d'organisation du chantier sur le site de Pamandzi a été réalisée au deuxième semestre 2022. Elle a défini trois grandes étapes pour l'organisation du chantier : une première pour réaliser les aménagements nécessaires à l'acheminement des matériaux ; une deuxième pour construire une nouvelle piste provisoire, qui prendra le relais de la piste actuelle afin d'assurer la continuité de l'exploitation aérienne ; une troisième pour finaliser la piste longue.
 - Le chantier est organisé en trois étapes, comprenant la création d'une nouvelle piste provisoire en étape 2, justement pour garantir que l'exploitation de l'aéroport et la desserte aérienne de Mayotte ne connaissent aucune rupture pendant toute la durée des travaux.
 - Le terrain concerné n'étant pas touché par la piste longue ni par les aménagements nécessaires à l'acheminement des matériaux, une réponse positive a été apportée à son propriétaire
-

- **Les retombées économiques du projet**

Quelques personnes ont souhaité en savoir plus sur les emplois générés par le chantier de construction de la piste longue ou sur les emplois qui seront proposés sur la future plateforme aéroportuaire.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les futurs travaux de la piste longue feront appel à des entreprises choisies sur appels d'offres. Elles devront disposer de compétences et de technologies spécifiques pour réaliser un chantier complexe comme celui de la piste longue, toutefois 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.

Cela, ainsi que l'accueil à Mayotte de personnels spécialisés et de leurs familles, permettra la création d'emplois à Mayotte.

Des emplois pourront également être proposés sur la plateforme aéroportuaire et sur des zones économiques autour de l'aéroport – le potentiel de développement de telles zones sera analysé au cours de l'année 2023.

L'enjeu de formation et de retombées économiques du projet pour les entreprises locales et pour Mayotte en général est très important. D'autres mesures pourront être prises en temps voulu, en partenariat notamment avec les collectivités locales de Mayotte.

Dès aujourd'hui, la DGAC associe le plus possible les jeunes générations au projet, au travers du comité de suivi des jeunes Mahorais et de l'appel à projets dans les écoles, collèges et lycées. L'objectif est de recueillir l'avis des jeunes sur la comparaison des sites mais aussi de les sensibiliser aux métiers utiles pour le chantier de la piste longue puis pour son exploitation, lorsqu'elle sera mise en service. Cela peut leur permettre d'enrichir leurs réflexions sur leurs propres orientations professionnelles.

- **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 à propos de la comparaison entre les sites. De nombreuses personnes ont souligné les facilités d'accès au site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « La desserte de l'aéroport en Grande-Terre est facilitée. »
- « L'intérêt du site de Grande-Terre en termes de déplacement est à privilégier. »
- « La zone de Bouyouni / M'Tsangamouji est plus intéressante car cela permettrait d'équilibrer les flux avec le nombre de voitures en circulation sur l'île qui est en constante augmentation. »
- « Il y a moins d'embouteillages sur Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « L'aéroport sera plus facile et plus rapide d'accès dans le nord de l'île. »
- « Le problème des embouteillages dans le secteur de Mamoudzou sera en partie réduit si l'aéroport se situe dans le nord. Le temps des trajets sera moins long et il n'y aura plus de contraintes liées à la barge. »
- « On préfère faire des détours pour se rendre dans le nord pour prendre l'avion que se rendre en Petite-Terre. L'attente est trop longue, il n'y a pas assez de barge et c'est encore pire avec une famille nombreuse. »
- « Une piste dans le nord sera plus simple pour nos parents qui se lèvent très tôt à cause des embouteillages en plus des tarifs des taxis et de l'attente à la barge. »
- « Les embouteillages sont problématiques. Le désengorgement de Mamoudzou et la proximité apporteront un gain de temps considérable. »
- « Le poids de la population sur Grande-Terre doit être pris en compte ainsi que les embouteillages. Le nombre de passagers augmente chaque année. »
- « C'est mieux un aéroport en Grande-Terre parce que si tu rates la barge, tu as raté l'avion. »

Une personne a interrogé sur les effets du projet sur les trafics routiers dans le secteur de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « L'implantation de l'aéroport générera-t-elle plus d'embouteillages sur Grande-Terre ? »

Quelques visiteurs résidant au sud de Grande-Terre ont trouvé l'emplacement de la piste longue au nord « trop éloigné de chez eux ».

D'autres ont souhaité que l'on prenne bien en compte, si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji était retenu, les passagers aériens venant de Petite-Terre :

- « Le lien avec les deux îles est important. Il faudra réfléchir aux solutions de déplacements vers l'aéroport (navette) pour les gens de Petite-Terre. »
- « Je suis favorable à l'aéroport sur Grande-Terre en veillant à la desserte pour les habitants de Petite-Terre. »
- « Il faut penser aux navettes maritimes venant de Petite-Terre pour l'accès à l'aéroport s'il se fait en Grande-Terre. »

Des questions ou avis ont porté sur l'évolution la desserte de l'aéroport à Pamandzi :

- « Les embouteillages vont s'accroître si l'aéroport reste en Petite-Terre. »
- « Si le projet se fait en Petite-Terre, il faudrait revoir l'acheminement des gens vers l'aéroport. À ce jour, il y a trop d'embouteillages et peu de barge. »
- « Il va y avoir décuplement du nombre de passagers sur Petite-Terre. J'ai entendu parler d'une idée de faire un pont. »

D'autres ont concerné le devenir de la barge ou de l'activité des taxis si la piste longue est réalisée sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « STM¹ va perdre des clients. »
- « STM aura moins de travail et d'affluence car les gens n'auront aucune raison d'aller en Petite-Terre. »
- « Que vont devenir les taxis en Petite-Terre ? »
- « Que deviendront les activités taxis suite à un déplacement de l'aéroport ? »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les études complémentaires de 2023 vont permettre d'apporter les éléments de réponse aux questions, avis ou positions exprimés sur la comparaison entre les sites de Bouyouni / M'Tsangamouji et de Pamandzi. Elles seront, en retour et progressivement, enrichies par les expressions recueillies auprès des acteurs et des habitants.

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 (routes, liaisons maritimes...).

Elles prennent en compte la croissance du trafic aérien dans les prochaines années et le développement de Mayotte (croissance démographique, croissance des besoins de déplacements, etc.).

Leurs résultats permettront 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 était retenu.

Ces études mesureront également les effets du projet de piste longue sur les trafics routiers dans le secteur de l'aéroport et sur la fréquentation de la barge.

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

De nombreuses personnes se sont montrées favorables à un aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji. De leur point de vue, cette implantation contribuerait au développement économique de Mayotte et à un rééquilibrage des activités sur l'île :

- « Le projet permettrait une hausse capitale de l'attractivité et de l'activité économique du nord. »
- « Une préférence pour Grande-Terre pour le développement économique du nord. »
- « Un aéroport en Grande-Terre qui créera plus de développement, de l'attractivité et de l'emploi dans le nord de l'île. »
- « Il faut développer le secteur du nord. »
- « Si l'on souhaite le développement de Mayotte, le site dans le nord est idéal. »
- « La proximité de l'aéroport est un avantage. Cela favoriserait le développement économique et l'attractivité dans le nord. »
- « La zone d'étude Bouyouni / M'Tsangamouji présente des avantages en raison de sa proximité avec le port de Longoni. »
- « Il faut décentraliser les activités hors Mamoudzou. »
- « Je suis favorable à Grande-Terre pour le développement économique de Mayotte. »
- « Construire un nouvel aéroport sur Grande-Terre pour développer l'économie de l'île. »

¹ Service des Transports Maritimes.

- « L'intérêt est la création d'emplois et d'activités économiques dans le nord. »
- « Il faut faire l'aéroport en Grande-Terre car la majorité de la population est ici. Cela permettrait de désengorger Mamoudzou. »

Des opportunités s'ouvriraient autour de la plateforme aéroportuaire :

- « C'est un site idéal pour accueillir un tel projet. Il y a plus de place pour développer l'attractivité autour du projet. »
- « Le développement de l'activité économique autour pourrait profiter aux entrepreneurs. »
- « Pas mal d'entrepreneurs sont en attente de la réalisation du projet pour créer leurs business autour de l'aéroport (chambres d'hôtes, activités, etc.). »
- « Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est une bonne idée car il y a la possibilité de faire du développement économique autour de l'aéroport. La proximité avec l'hôpital et le centre commercial de Combani est un avantage. »

Pour certaines personnes, ce ne serait pas le cas sur le site de Pamandzi, où le développement est contraint :

- « Il n'y a plus de place autour de l'aéroport actuel pour faire quoi que ce soit. À quoi bon y implanter la piste longue ? »
- « L'espace en Petite-Terre est trop petit pour l'avenir. »

Selon l'un des avis recueillis, le site de Bouyouni / M'Tsangamouji serait plus attractif pour les compagnies aériennes :

- « Avoir un aéroport dans la zone de Bouyouni / M'Tsangamouji permettrait l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes sur l'île, ce qui contribuera à l'ouverture du marché. »

Quelques inquiétudes ont été exprimées sur l'avenir économique de Petite-Terre dans le cas d'un déplacement de l'aéroport :

- « Qu'en serait-il de l'attractivité de la Petite-Terre ? »
- « Nous allons condamner la Petite-Terre. Plus personne n'ira là-bas. »
- « Bouyouni / M'Tsangamouji n'est pas une bonne idée pour l'économie de Petite-Terre. »

Au contraire pour d'autres, il n'y aurait pas d'effet négatif pour Petite-Terre :

- « Le déplacement n'impactera pas Petite-Terre mais favorisera le développement économique de Mayotte. »
- « L'absence de la piste n'aura aucun impact sur le chiffre d'affaires des différents commerces, restaurants, hôtels de la Petite-Terre. »
- « L'économie de la Petite-Terre ne risque rien sans l'aéroport là-bas. »
- « Petite-Terre ne risque rien économiquement s'il n'y a plus d'aéroport. Il faut penser sur le long terme et permettre le développement du nord. »

RÉPONSE 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 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 souhaité mettre 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 seront partagés au sein du comité de suivi et enrichis collectivement.

Le foncier et l'activité agricole

Plusieurs personnes, en particulier des propriétaires de terrains, ont exprimé des inquiétudes sur les besoins de foncier pour réaliser le projet sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji et sur les impacts du projet sur l'activité agricole :

- « Mayotte est petit, cette piste longue va mobiliser beaucoup de terrain, il faut le réserver pour un autre projet. »
- « Il faut absolument préserver l'espace agricole de la zone de Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « La zone de Bouyouni / M'Tsangamouji est la plus grande zone agricole du territoire qu'il faut préserver, il faudrait trouver un autre endroit sur Grande-Terre pour le projet. »
- « Accueillir l'aéroport en Grande-Terre est une bonne idée mais nous sommes inquiets à propos des parcelles agricoles dans la zone de Bandradziya. »
- « La proximité de l'aéroport serait un avantage. Mais nous craignons la perte de nos parcelles agricoles. »
- « Il y a un grand problème au niveau du foncier sur Mayotte concernant les différents projets. »
- « Il est hors de question de toucher aux parcelles des habitants. »

Ce sujet a suscité des questions ou la demande d'une attention particulière :

- « J'ai une préférence pour le site de Bouyouni avec une vigilance sur les aspects agricoles. »
- « Que vont devenir les gens qui possèdent des parcelles dans la zone de Bouyouni / M'Tsangamouji ? »
- « Le sujet agricole et celui de l'autonomie alimentaire sur le territoire de Mayotte doivent être étudié. »
- « Le sujet du foncier agricole dans la zone Bouyouni / M'Tsangamouji doit être étudié sérieusement. Est-ce qu'il y aura des gens déçus ? »
- « Je possède des parcelles dans la zone Bouyouni/Mtsangamouji. Il faut se rapprocher de l'autorité de l'urgence foncière. »

Des personnes ont considéré que le sujet agricole ne doit pas freiner le projet :

- « Le sujet agricole ne doit pas être un frein. »
- « Le sujet agricole n'est pas un gros facteur pour freiner le projet. »

RÉPONSE 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 si le projet est réalisé à Pamandzi.

Les études complémentaires sont destinées à apporter les éléments de réponse sur ces sujets. Elles s'attacheront 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.

À priori aucun décasage ne serait à prévoir sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji mais quelques décasages pourront être nécessaires à Pamandzi pour les aménagements nécessaires à l'acheminement des matériaux. Les études confirmeront ce point au cours de l'année 2023.

Elles proposeront les mesures pour réduire ou compenser les impacts du projet.

La configuration des sites, l'environnement naturel et les risques naturels

Plusieurs visiteurs ont évoqué les contraintes du site de Pamandzi en termes d'environnement (impact sur les espèces protégées notamment), de subsidence (enfouissement) de l'île et de risques naturels (cyclones, tsunamis...). Certains ont jugé ces contraintes rédhibitoires pour réaliser le projet :

- « Il y a beaucoup trop de contraintes écologiques sur Petite-Terre. »
- « Sur Petite-Terre, il y a trop de contraintes. Ce n'est pas possible d'avoir un aéroport pour l'avenir. »
- « Le projet sera plus simple sur Bouyouni / M'Tsangamouji connaissant les difficultés de faire la piste en Petite-Terre. »
- « J'ai des inquiétudes sur l'impact sur l'environnement sur la Petite-Terre. »
- « C'est une bonne idée de rallonger la piste sur Petite-Terre, mais on risque de polluer encore plus avec les espèces protégées autour (tortues, dauphins menacés). »
- « Il y a des risques avec le volcan en Petite-Terre et il faut préserver le lagon. »
- « Ne surtout pas toucher au lagon. »
- « Il y a un risque tsunamis. »
- « Il faut prendre en compte l'apparition du volcan, l'affaissement de la terre et la montée des eaux. »
- « Les risques liés au volcan, au lagon, à la montée des eaux et à l'affaissement de l'île doivent nous interpeller. »

Des personnes ont considéré que le site de Bouyouni / M'Tsangamouji présente une configuration plus favorable, avec davantage de place pour implanter la piste longue :

- « La zone de Bouyouni / M'Tsangamouji est intéressante car il y a peu d'urbanisation et de reliefs donc c'est plus facile d'y construire. »
- « Privilégions la zone de Bouyouni / M'Tsangamouji qui offrirait une zone de construction plus grande et plus large pour l'aéroport. »
- « Il y a plus de place donc moins de restrictions au niveau de la taille de la piste qui pourrait donc être plus grande. »

Ce site présenterait également moins de contraintes environnementales. De ce fait, des personnes rencontrées ont jugé qu'implanter la piste longue à Bouyouni / M'Tsangamouji serait « plus sûr » ou « plus durable » :

- « Je préfère Grande-Terre compte tenu des contraintes du site de Pamandzi. »
- « La zone de Bouyouni / M'Tsangamouji causerait moins de dégâts environnementaux. »
- « D'un point de vue environnemental la zone Bouyouni / M'Tsangamouji est plus rassurante et causera moins d'impacts. »
- « La zone de Bouyouni / M'Tsangamouji est plus sûre, cela évitera de toucher au lagon. »
- « Il y a moins de risques environnementaux, sinon [à Pamandzi] le transport des matériaux se fera via le lagon. »
- « L'implantation à Bouyouni / M'Tsangamouji permettra un projet durable dans le temps. Sur Petite-Terre, il y a la problématique du volcan et du lagon. »
- « Les problèmes liés à l'environnement sont contraignants à Pamandzi. Il faut penser à un projet sur le long terme. »
- « L'impact sur l'environnement est à prendre sérieusement en compte ainsi que la durabilité du projet. »

Une personne s'est montrée défavorable au site de Bouyouni / M'Tsangamouji en indiquant : « Non à la déforestation. »

D'autres ont interrogé sur les impacts du projet sur l'environnement sur les deux sites :

- « Comment sont gérés les impacts sur les espèces protégées ? »
- « Quid de l'environnement en Grande-Terre ? »

RÉPONSE 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.

Les travaux préparatoires ont pris en compte le contexte du nouveau volcan Fani Maoré, l'évolution du niveau des eaux de l'océan, la subsidence (enfoncement) de Mayotte, les risques cycloniques et les risques de tsunamis, ainsi que les enjeux du projet pour les milieux naturels et le cadre de vie des habitants pour aboutir au choix du scénario d'aménagement n° 2 (prévoyant une piste convergente s'appuyant sur l'extrémité sud de la piste actuelle).

Ils ont montré que des mesures devront être prises pour faire face aux risques naturels, notamment une hauteur importante du remblai-digue supportant la piste (jusqu'à 8 mètres environ à l'extrémité sud de la piste) et la mise en place d'une carapace de protection contre les vagues générées par des cyclones ou des tsunamis faite de blocs de protection (accropodes) de volumes très important.

Les études complémentaires de 2023 vont permettre d'approfondir ces éléments et de comparer les sites de Bouyouni / M'Tsangamouji et de Pamandzi.

Elles apporteront 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), paysage et patrimoine (dont la recherche de vestiges archéologiques), 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 périmètre d'étude sera élargi par rapport aux travaux préparatoires : il concernera le site d'implantation mais aussi les sites d'extraction de matériaux nécessaires au chantier, les itinéraires des réseaux qui raccorderont la plateforme – en électricité, eau potable, télécommunications, hydrocarbures... – et un équipement de réception et de stockage de carburant aéronautique.

Le cadre de vie des habitants

Quelques expressions ont évoqué les nuisances de l'aéroport actuel (bruit, poussières) et celles de la piste longue si elle était réalisée sur le site de Pamandzi :

- « La piste actuelle provoque un élan de poussière et de bruits (atterrissages et décollages des avions) pour la population à proximité. »
- « Il y a des nuisances sonores pour les habitants autour de l'aéroport. »
- « Nous avons des inquiétudes sur la vue des habitants le long de la rade de Sandravangue². »

RÉPONSE 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.

Ils ont également montré la nécessité d'une attention particulière au traitement de la « rade de Sandravangue », c'est-à-dire de l'espace maritime resserré que le projet créera entre la nouvelle et l'ancienne piste au niveau de Pamandzi. L'objectif à cet endroit est de concilier les différents enjeux : faune et flore, activités humaines, impact visuel, qualité sanitaire, écoulement des eaux, sédimentation...

Les études complémentaires de 2023 vont permettre de comparer les sites de Bouyouni / M'Tsangamouji et de Pamandzi en termes de qualité de l'air et de bruit. En particulier, elles identifieront si des habitations seront survolées sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.

² Fermeture visuelle due à la piste longue.

La ressource en eau

Le sujet de la ressource en eau a été évoqué une fois, pour demander de la vigilance :

- « Attention au sujet sur les ressources en 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

Une question a été posée :

- « Est-ce qu'il y a assez de matière première à Mayotte pour le projet ? »

RÉPONSE 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.

Les matériaux devraient a priori être disponibles sur place sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.

Les études complémentaires détermineront les besoins d'apports extérieurs en matériaux pour la réalisation du projet, les sites d'extraction utilisables et les modalités de transport des matériaux. Elles apporteront les éléments objectifs pour comparer les deux sites sur ce plan.

Le coût du projet

Trois propos ont porté sur le coût du projet :

- « Ce seront plus de 30 millions d'euros d'économisés si l'implantation se fait à Bouyouni. »
- « Les travaux sur Petite-Terre coûteraient beaucoup plus cher. »
- « La création de la piste convergente en Petite-Terre nécessiterait des investissements et travaux pour le transport des matériaux (voirie, quai) avant même de commencer les travaux de la piste. »

RÉPONSE 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 seront connus en 2023 grâce à des études géotechniques).

La dimension socio-économique fera partie, avec l'ensemble des autres thématiques étudiées en 2023 (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.), des critères de comparaison entre les deux sites.

Les questions de sécurité

Des visiteurs ont évoqué la problématique de l'insécurité à Mayotte. Pour certains d'entre eux, un risque existerait sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « La zone de Bouyouni / M'Tsangamouji est risquée à cause de la délinquance. »
- « Le sujet de la délinquance fait peur à quelques habitants du nord. »
- « Sécuriser le site de l'aéroport devra être une priorité. »

- « Peu importe le site choisi, il faut penser à l'insécurité présente sur l'île et construire un projet en conséquence. »
- « Le sujet de l'insécurité sur l'île est à prendre en compte. »
- « L'implantation de la piste provoquerait-elle une hausse de délinquance dans la région ? »

Selon un autre avis toutefois, ces éléments n'auraient pas de lien :

- « Il n'y aura pas de changement au niveau de l'insécurité sur l'île si l'aéroport se fait sur Grande-Terre. »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le choix du site et l'implantation de l'aéroport en lui-même n'ont pas d'influence sur les questions de sécurité à Mayotte. Dans le principe, la plateforme aéroportuaire sera sécurisée. Par ailleurs, les usagers habitant Grande-Terre et se rendant ou revenant de l'aéroport sont déjà concernés actuellement par les potentiels sujets d'insécurité.

Le schéma de desserte en transport en commun de l'aéroport privilégiera l'utilisation de la voie maritime non soumise aux risques rencontrés aujourd'hui sur le réseau routier.

Le devenir de l'aéroport à Pamandzi

Un certain nombre d'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. Plusieurs personnes ont souhaité qu'une activité aérienne soit conservée à Pamandzi :

- « Je suis favorable au site de Bouyouni / M'Tsangamouji avec maintien de l'aéroport actuel pour de l'aviation privée, légère. »
- « Je suis favorable à Grande-Terre avec maintien éventuel d'un aéroport sur Petite-Terre. »
- « La création d'une piste relais pour les Petits-Terriens serait une bonne idée. »
- « Il faudrait garder une petite activité touristique sur Petite-Terre (vol en hélicoptère, vol en ULM, etc.) mais déplacer l'aéroport en lui-même sur Grande-Terre. »
- « Il faudrait maintenir une activité sur l'aéroport, sur Petite-Terre il y a un attachement historique à l'aéroport. »
- « On tient à notre aéroport en Petite-Terre. Il faut garder un aéroport en Petite-Terre pour les petits avions. »
- « Il faut faire un aéroport en Grande-Terre et garder un aéroport annexe en Petite-Terre. »

D'autres personnes ont proposé une reconversion de l'aéroport :

- « Il faut penser à la reconversion du site de Pamandzi. »
- « L'aéroport de Pamandzi est le seul élément contribuant à l'attractivité de la Petite-Terre, il faudrait le remplacer par autre chose, par exemple un parc d'attraction, pour garder cette stabilité si l'activité aéroportuaire est enlevée de cet endroit. »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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 était retenu.

Il apparaît d'ores et déjà que la gestion de deux aéroports sur Mayotte ne serait pas rentable pour les compagnies aériennes. Si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji était retenu, 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.

Une majorité d'entre eux s'est montrée favorable à une implantation sur Grande-Terre. Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji a été considéré comme « une bonne idée », avec parfois des conditions :

- « Je suis favorable à la piste longue à Bouyouni, c'est très bonne idée. »
- « Je suis très favorable à un aéroport en Grande-Terre qui créera plus de développement, de l'attractivité et de l'emploi dans le nord de l'île. »
- « J'ai une préférence pour le site de Bouyouni avec une vigilance sur les aspects agricoles. »
- « La zone de Bouyouni / M'Tsangamouji, c'est une bonne idée mais il ne faudrait pas que les études retardent le projet. »
- « Il vaudrait mieux faire un choix durable et penser à la longévité de la piste. Sur le long terme, la zone de Petite-Terre n'est pas une bonne idée pour cela. »
- « Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est intéressant. »
- « La zone Bouyouni / M'Tsangamouji est une bonne idée, cela permettrait de décentraliser certaines choses. »
- « La complexité des étapes de travaux sur le site de Pamandzi fait pencher la balance en faveur de Grande-Terre. »

D'autres visiteurs ont privilégié le site de Pamandzi, notamment parce que l'aéroport y est déjà implanté :

- « Il y a déjà un aéroport sur Petite-Terre donc il serait judicieux d'y continuer les travaux directement. »
- « L'attente est trop longue. La piste doit rester en Petite-Terre. »
- « L'aéroport est déjà en en Petite-Terre, il faudrait améliorer le site malgré les contraintes liées à l'espace. »
- « J'approuve ce projet en Petite-Terre. Bouyouni / M'Tsangamouji est une zone agricole importante pour l'île. »
- « Il faut laisser la piste en Petite-Terre. »

Trois propositions alternatives ont été émises :

- « Il faudrait réétudier la zone de Combani. »
- « Pourquoi ne pas installer un aérodrome sur Grande-Terre au lieu de faire un aéroport classique ? »
- « Grande-Terre pourquoi pas mais plus tard pour un deuxième aéroport. Il faut réaliser le projet sur Pamandzi rapidement. »

Des visiteurs ont précisé qu'ils n'avaient pas d'avis :

- « Avis neutre. »
- « Pas de prise de position. »
- « La question du changement de site pour faire un autre aéroport est complètement inutile. Sinon c'est un beau projet en perspective. »

Selon l'une des remarques, le choix du site devra impliquer les élus du territoire :

- « Les personnages politiques doivent être conscients du choix final. »

Une personne a souhaité que l'aéroport, s'il devait être déplacé, conserve son nom :

- « Nous voulons garder le même nom pour l'aéroport. »

RÉPONSE 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 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 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.

- **L'information sur le projet**

Quelques remarques ont été émises concernant l'information sur le projet :

- « La population n'est pas assez au courant de ce qui se passe car on a l'impression que ça stagne. »
- « Il n'y a pas assez de visibilité sur le projet et l'impact qu'il aura sur la population. »
- « Nous souhaitons de l'information sur le calendrier de l'opération sur Bouyouni. »
- « Le stand d'information est une bonne idée. »

RÉPONSE 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 et seront encore renforcées au cours de l'année 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 la Maison du projet à Pamandzi et à M'Tsangamouji, de réunions avec les acteurs locaux et le grand public, 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.
