

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 2023

RENDEZ-VOUS PROPOSÉS ET CHIFFRES DE LA PARTICIPATION

	PERMANENCES		STAND ITINÉRANT « PISTE LONGUE »	
Lieux	à Pamandzi	à M'Tsangamouji	à Chiconi	à Mamoudzou (Marché de Noël)
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 26.12.23	Samedi 19.12 au 23.12.23
Nombre de personnes rencontrées	156 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 4 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 prix du billet d'avion et les contraintes de la piste actuelle
L'avancement du projet de piste longue et le calendrier de réalisation
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 du stand « piste longue » et des permanences à Pamandzi et à M'Tsangamouji 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 qu'il a apportés sont présentés dans des encadrés au fil du texte.

• Le prix du billet d'avion et les contraintes de la piste actuelle

Plusieurs personnes ont insisté sur l'enjeu de la baisse du prix du billet d'avion :

- « On souhaite que les prix des billets baissent, la venue de nouveaux concurrents ferait du bien. »
- « Il faut bloquer les prix des billets pour faire venir de nouveaux concurrents. »
- « Le prix des billets est trop élevé. On a besoin de plus de concurrence. »
- « Si la piste se réalise vraiment, nous voulons d'autres compagnies aériennes à Mayotte. »

Au contraire, un visiteur a émis des doutes sur cet effet de la piste longue :

- « Je ne comprends pas pourquoi on devrait faire une piste longue. Est-ce qu'on est sûrs que les compagnies aériennes baisseront les prix ? Détruire sans être sûr de la baisse des prix de billets, c'est non. »

Une question a été posée sur l'escale au Kenya :

- « Pourquoi les avions s'arrêtent au Kenya sans prendre de passagers pour aller à Paris ? »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Le prix du billet d'avion est du ressort des compagnies aériennes. Le coût du billet d'avion entre Mayotte et la métropole est le plus élevé des Départements d'Outre-Mer. Il 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, développement urbain, etc.) ne permettent pas de s'affranchir des aléas climatiques et génèrent des restrictions d'exploitation. Ces caractéristiques obligent aussi les compagnies aériennes à former spécifiquement leurs pilotes aux conditions de décollage et d'atterrissage sur l'aéroport de Mayotte.

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.

- Compte tenu de la longueur de la piste actuelle, il est impossible de faire décoller les avions à pleine charge (plus un avion est lourd, plus sa distance de décollage augmente) et de ce fait ils emportent moins de carburant que nécessaire. L'escale au Kenya est une escale technique pour refaire le plein de carburant.

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

La plupart des personnes qui se sont exprimées sur cette thématique ont fait part de leur souhait de voir la piste longue se réaliser, mais aussi de leur impatience ou de leurs doutes sur sa concrétisation :

- « Le projet est trop long. Il y a un blocage politique. »
- « Je souhaite que le projet se réalise. »
- « Projet trop long. »
- « J'ai envie de croire à la réalisation du projet. »
- « Que le projet se fasse ! Il y a trop d'intérêts politique qui bloquent le projet. »
- « Il y a un blocage politique, un problème de fond... »
- « Le projet est-il toujours d'actualité ? »

- « Je me demande où en est le projet. Comme les autres à Mayotte, je pense qu'il ne verra pas le jour. »
- « Le projet aura lieu dans combien de siècles ? »
- « Je ne crois pas du tout au projet, je suis très sceptique sur sa réalisation. »
- « Je n'y crois pas, ça fait longtemps que les politiciens nous mentent. Ce projet ne verra jamais le jour. »
- « Que ça se fasse pour développer l'économie et le tourisme à Mayotte ! »
- « Que ça se fasse même si les coûts sont importants ! Il y a trop de blocages sur les projets de Mayotte en général. »
- « Ce sera un bon projet si ça se concrétise. »
- « Le projet verra-t-il le jour ? Ça fait 20 ans que l'on entend parler de la piste. Nous n'y croyons plus. On attend de voir les premiers coups de pelle pour changer d'avis sur la réalisation du projet. »
- « Les Mahorais ont fait le deuil du projet, puisque nous ne voyons pas d'avancement. »
- « 2026, c'est encore loin. »

En corollaire, plusieurs questions ont porté sur le calendrier : date de lancement des travaux, dates et les objectifs des études de comparaison et date du choix du site d'implantation :

- « C'est quand la concrétisation du projet ? »
- « Pouvez-vous m'informer sur l'avancement du projet ? »
- « Où en est le projet et quelles sont les études menées et pourquoi ? »
- « Je me demande si le projet sera en Grande-Terre et où en sont les études et le planning. Quand auront lieu les travaux réellement ? »
- « Est-ce qu'on est sûr des travaux en 2026 ? »
- « Quand vont débuter les travaux ? »
- « Quelle est la date prévisible de début des travaux ? »
- « Je souhaite savoir si les études de comparaison seront bien achevées fin 2023. »
- « Je souhaite connaître la date du choix du site d'implantation de la piste. »
- « Le site est-il choisi ? »
- « Le projet sera-t-il réalisé ou pas ? Sur quel site ? »
- « Quand sera prise la décision pour le choix du site d'implantation ? »

Un visiteur a rappelé le calendrier tel qu'il a été confirmé par Elisabeth BORNE lors de sa visite à Mayotte, le 8 décembre 2023 :

- « J'ai bien noté les propos de la Première ministre qui a confirmé la réalisation de la piste longue et que le choix du site serait fait en 2024 sur la base des études de comparaison finalisées fin 2023. »

Deux personnes ont interrogé sur les modalités des décisions sur le projet :

- « Quel est le calendrier et y aura-t-il la volonté de réaliser le projet alors que la Réunion y sera plutôt défavorable ? »
- « Qui décidera du choix du site de la piste longue ? »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- L'année 2023 a été 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. L'échéance de fin 2023 pour la finalisation de ces études est confirmée.
Ces études permettent de disposer de tous les éléments pour définir les caractéristiques techniques du projet, justifier le site d'implantation de la piste longue et préparer en 2024 le lancement du processus de déclaration d'utilité publique.
- La décision de réaliser le projet de piste longue est déjà prise et n'est pas remise en cause ; la position de La Réunion, qui ne s'est pas exprimée sur le sujet, n'est pas un critère. Il s'agit aujourd'hui de décider d'un site d'implantation : cette décision reviendra à l'État, après un temps d'échanges

spécifique sur la comparaison des sites, prévu début 2024, qui permettra de présenter l'ensemble des résultats des études de comparaison des sites aux habitants et aux acteurs et de recueillir le maximum d'avis, remarques, questions, suggestions, points d'attention et positions.

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

Le délai jusqu'en 2026 s'explique par l'impératif de mettre en œuvre d'ici là :

- les procédures d'autorisation administrative (notamment processus de déclaration d'utilité publique) en application de la loi française ;
- la préparation du chantier, avec un temps incompressible de mise en concurrence puis de passation des marchés avec des entreprises de travaux.

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

Le contenu des études de comparaison

Deux questions ont été posées sur le contenu des études :

- « Comment ont été choisis les huit thèmes » ?
- « L'aménagement du territoire a-t-il été pris en compte ? »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Huit thèmes ont été étudiés en 2023 pour pouvoir comparer les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji, dont celui de l'aménagement du territoire. Ces thèmes sont les suivants :
 - les principes d'aménagement de l'aéroport et le potentiel de développement économique ;
 - la desserte du site et l'impact du choix du site sur l'aménagement du territoire et le développement de Mayotte ;
 - la ressource en eau et la qualité des eaux ;
 - les risques naturels et industriels ;
 - les milieux naturels et le cadre de vie des habitants ;
 - les besoins et les ressources en matériaux ;
 - les activités humaines (agriculture, pêche) ;
 - les coûts et la socio-économie.

Les huit thèmes ont été choisis à partir des questions, points d'attention et priorités exprimés par les Mahorais pour la comparaison des sites, au cours de la concertation continue au dernier trimestre 2022 et en 2023, notamment au travers du questionnaire en ligne sur la comparaison des sites, des stands et des permanences sur la piste longue. Ils correspondent également aux grands enjeux actuels et futurs pour Mayotte.

Les accès au site de l'aéroport

Plusieurs personnes ont considéré cette thématique comme un critère prioritaire :

- « Le point le plus important est l'accessibilité à l'aéroport. »
- « Le projet qui se réalisera doit permettre d'éviter les embouteillages. »
- « Le plus important dans le choix du site est de tenir compte des déplacements pour se rendre à l'aéroport. »

Des visiteurs ont mis en avant les avantages dans l'accès à l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, notamment au regard des contraintes actuelles avec la barge et les encombrements dans l'agglomération de Mamoudzou :

- « Il y a le problème de la desserte. C'est mieux en Grande-Terre car il n'y a pas besoin de prendre la barge. Il y a trop de soucis à Mamoudzou. »
- « Il faut désengorger la capitale. »

- « Il y aura trop d'embouteillages en Grande-Terre à l'avenir, peu de personnes iront prendre l'avion en Petite-Terre. »
- « Il y a un stress lié aux barges, aux horaires non flexibles. »
- « Créer l'aéroport en Grande-Terre permettra une diminution des embouteillages, moins de retard pour prendre l'avion et moins de déplacements pour s'y rendre. »
- « Je suis favorable au projet à Bouyouni / M'Tsangamouji, c'est plus facile pour y accéder. »
- « Le projet sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji permettra de diminuer les déplacements pour les habitants de Grande-Terre. »
- « Je suis favorable au site de Grande-Terre en raison du temps de trajet et le déplacement sera moins stressant. »
- « Ce sera plus facile d'aller à l'aéroport s'il est à Bouyouni / M'Tsangamouji et la circulation dans Mamoudzou sera soulagée du trafic de l'aéroport. »
- « Je pense qu'à Bouyouni / M'Tsangamouji ce sera le mieux car il y aura une meilleure desserte. »
- « Si on regarde la desserte, il faut plutôt l'aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji. »

À l'inverse, des personnes se sont inquiétées de la distance à parcourir ou de saturations sur Grande-Terre si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu :

- « Pourquoi créer une piste longue dans le nord alors que le Conseil départemental investit dans la barge ? Il faut laisser le projet en Petite-Terre car l'autre site n'est un avantage que pour les habitants du Nord et cela va créer des bouchons à Combani. »
- « Il vaut mieux faire le projet en Grande-Terre mais attention aux bouchons. »
- « Déplacer l'aéroport en Grande-Terre va créer des bouchons en Grande-Terre et ne changera rien sur la desserte. »
- « Pourquoi déplacer l'aéroport actuel ? Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est trop loin. »
- « Il aura un problème de déplacement pour se rendre à M'Tsangamouji si l'aéroport est déplacé, surtout avec le temps de construction et la gêne pour les usagers de la route. »

Deux personnes ont évoqué des besoins de développement de la desserte si le projet est implanté sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « Comment vont-ils créer les nouvelles routes pour la desserte et l'accès à l'aéroport ? »
- « Il faut réfléchir à la desserte du site et le développement du Nord avec toutes les infrastructures potentielles qui vont naître dans le secteur. »

Trois avis ont porté sur l'amélioration de la desserte du site de Pamandzi :

- « Pourquoi ne pas créer un pont reliant les deux îles ? Le déplacement est trop long pour se rendre à M'Tsangamouji. Il faut garder la beauté de prendre la barge pour les habitants du territoire. »
- « Il faudrait installer un pont reliant la Grande-Terre et la Petite-Terre. »
- « Je préfère le site de Pamandzi, mais il est nécessaire d'améliorer la desserte par exemple en prévoyant de nouvelles dessertes maritimes entre Grande-Terre et Petite-Terre. »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Les études de 2023 ont permis d'évaluer les trafics actuels et futurs sur les axes routiers concernés par la desserte de l'aéroport et les temps de parcours pour se rendre à l'aéroport, sur l'un ou l'autre site d'implantation, depuis toutes les communes de Mayotte.

Elles ont permis de rechercher les meilleures modalités de desserte possible : quel que soit le site d'implantation retenu, il sera possible d'accéder à l'aéroport par le réseau routier (véhicules particuliers, bus de rabattement, taxis...) et par des liaisons maritimes express depuis ou vers les pôles d'échanges multimodaux de Petite-Terre et de Mamoudzou (mis en œuvre par le Conseil départemental de Mayotte), et depuis ou vers deux terminaux maritimes à créer dans le cadre du projet, l'un au nord à Bandraboua, l'autre au sud à Hajangua.

Il sera toujours possible de prendre la barge ou l'amphidrome, qui existeront en parallèle de ces liaisons maritimes express, pour les déplacements entre Petite-Terre et Grande-Terre.

Le projet ne nécessitera pas d'étendre le réseau routier (aucune route à créer). Si l'aéroport est implanté sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, seule la route départementale RD2, existante, nécessitera un réaménagement.

Les résultats d'études sur la desserte seront mis à la disposition de tous lors du temps d'échanges sur la comparaison des sites.

- Les travaux sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji sont prévus de manière à ne jamais interrompre la circulation routière sur la RD2, principal axe de desserte de l'aéroport. De plus, les matériaux nécessaires à la construction seront acheminés par une voie agricole réaménagée, en dehors de la circulation générale. Les travaux sur ce site ne créeront pas de gêne pour les usagers du réseau routier de Mayotte.

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

Plusieurs visiteurs ont insisté sur la nécessité d'aborder le sujet de l'implantation de la piste longue de manière globale, en prenant en compte l'aménagement et le rééquilibrage du territoire, les emplois et l'attractivité touristique, avec une vision à long terme.

De ce point de vue, ils ont privilégié le site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « Le projet en Grande-Terre permettrait le développement du Nord. Il y a trop de concentration d'activités à Mamoudzou. Le centre de Grande-Terre commence à se développer avec le nouveau carrefour. Il faut répartir les activités, ne pas faire comme dans d'autres départements d'Outre-Mer qui ont fait le choix de concentrer les activités dans la capitale. »
- « Il faut choisir le site d'implantation pour le développement de l'ensemble de Mayotte et pas uniquement pour préserver une activité sur Petite-Terre. C'est essentiel de raisonner sur tout Mayotte. Si l'aéroport vient sur Grande-Terre, il y aura une opportunité pour un projet de développement sur l'emprise actuelle de l'aéroport. C'est préférable de faire l'aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « Il faut développer l'économie et le Nord. Il faut une décentralisation des activités dans le centre et construire plus d'hôtels. »
- « Il faut désengorger et décentraliser les activités hors Mamoudzou. »
- « Pour le développement de l'île à long terme, il vaut mieux faire la piste longue en Grande-Terre. »
- « Pour l'équilibre du développement de Mayotte, ce serait mieux à Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « Je travaille dans une structure qui prévoit des investissements sur la plateforme aéroportuaire : notre préférence irait au site de Bouyouni / M'Tsangamouji compte tenu des orientations générales en matière d'aménagement du territoire de Mayotte. »
- « Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji favorisera le développement de Grande-Terre. »
- « Le potentiel de développement dans le Nord est plus intéressant qu'en Petite-Terre. »
- « Il faut créer des emplois dans le Nord. »
- « Le choix doit être fait à M'Tsangamouji car cela permettrait le développement du Nord. Petite-Terre est déjà saturée. »
- « Il faut faire la piste en Grande-Terre car sur Petite-Terre il n'y a pas assez d'activités à faire pour les visiteurs. »

D'autres se sont inquiétés de l'impact d'un déplacement de l'aéroport sur l'économie de Petite-Terre :

- « Il est important de garder l'économie active en Petite-Terre (taxi, barge...) »
- « Il y aura une perte d'activités et de clients pour les taxis en Petite-Terre. »
- « Il y aura une baisse de la fréquentation de la barge, des taxis. Entretenir les barges coûte trop cher. Il y aura un manque d'activités en Petite-Terre pour vouloir y aller souvent. »
- « Il y aura une perte de l'économie de la barge. »

- « Si l'aéroport déménage en Grande-Terre, il n'y aura plus d'activité en Petite-Terre. L'économie de la Petite-Terre va s'effondrer avec les taxis, la barge... »
- « Il ne restera plus rien en Petite-Terre si l'aéroport déménage. »
- « Si le projet se fait en Grande-Terre, l'économie de Petite-Terre va s'effondrer (taxis, barge, hôtels). »
- « Si ça se fait en Grande-Terre, l'économie de la Petite-Terre va s'effondrer. »
- « Un déménagement de l'aéroport impactera l'activité hôtelière et les taxis de Petite-Terre. »

Une personne a jugé au contraire que l'impact sera faible :

- « L'impact économique sur Petite-Terre sera probablement faible. Petite-Terre est désormais une île dortoir qui fonctionne avec les emplois de Mamoudzou. »

Deux questions concrètes ont été posées sur les activités qui pourraient être développées dans et autour du site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « Y aura-t-il possibilité d'implanter des commerces et des services dans le nouvel aéroport, par exemple un salon de coiffure ? »
- « Quelles seront les activités autour de l'aéroport ? »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Pour éclairer la réflexion sur l'implantation de la piste longue, les études de 2023 se sont attachées à analyser l'impact d'un déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji sur l'aménagement du territoire et le développement économique de Mayotte, en intégrant les questions de rééquilibrage territorial, de mobilité, de logement, le tourisme, les impacts sur l'économie et l'aménagement de Petite-Terre d'un déplacement de l'aéroport sur Grande-Terre et la reconversion du site actuel de l'aéroport de Pamandzi.

D'ores et déjà, les études montrent que toute l'économie de Petite-Terre n'est pas liée à l'aéroport. Par exemple, le trafic sur la barge lié à l'aéroport (c'est-à-dire celui des passagers aériens et des salariés de la plateforme aéroportuaire) ne représente que 10 % du trafic total de la barge : cette dernière est utilisée à 90 % pour d'autres déplacements, en particulier pour les déplacements domicile-travail.

Les résultats d'études sur l'impact du site sur l'aménagement et le développement de Mayotte seront mis à la disposition de tous lors du temps d'échanges sur la comparaison des sites.

- Il sera tout à fait envisageable d'implanter un commerce ou un service comme un salon de coiffure au sein de la plateforme aéroportuaire sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.
 - La zone d'activités extra-aéronautiques autour de l'aéroport pourra comprendre des activités tertiaires, industrielles, logistiques, commerciales et hôtelières et des logements pour le personnel de l'aéroport.
-

Le foncier et l'activité agricole

Plusieurs visiteurs ont insisté sur l'importance des impacts du site de Bouyouni / M'Tsangamouji sur les emprises foncières et sur l'activité agricole :

- « Le plus important ce sont les terres agricoles. »
- « Il faut faire attention au sujet de l'agriculture, qui est important en Grande-Terre. »
- « Le sujet agricole sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est trop important. »
- « J'ai une inquiétude sur la place que prendra le site de Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « Il y a la question des terrains agricoles. Est-ce qu'il y aura assez d'espace pour se développer tout autour de l'aéroport ? Je m'inquiète de la taille réelle de l'aéroport et de la piste. »

En raison de cet enjeu, certains indiquent préférer le site de Pamandzi :

- « L'aéroport doit rester en Petite-Terre car en Grande-Terre la perte d'hectares de terrains agricoles est trop élevée. Le site en question est une grande réserve agricole de l'île. Que va-t-on manger après ? »

- « Le sujet agricole est très important. Il faut rester en Petite-Terre quitte à replanter des coraux. Je ne comprends pas pourquoi le site de Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « Je préfère le site de Pamandzi pour éviter l'emprise foncière dans le secteur de Bouyouni / M'Tsangamouji. »

Plusieurs propriétaires ou exploitants de parcelles ont questionné sur le devenir de leurs terrains et sur les compensations :

- « Que vont devenir les propriétaires des parcelles agricoles réquisitionnées dans le Nord ? »
- « Je possède des parcelles agricoles. Je voudrais connaître les compensations qui seraient mises en place. »
- « Je suis propriétaire d'un terrain agricole à Bouyouni, je me demande ce qui est prévu par les autorités ? »
- « Je possède un terrain dans la zone du projet et je ne souhaite pas le perdre. »
- « J'ai une parcelle sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, est-ce que je vais être indemnisé en cas de perte ? »
- « Je voudrais savoir quel site va être retenu pour savoir quel projet je vais pouvoir mener. Mes terrains sont dans le secteur de la piste longue sur Bouyouni / M'Tsangamouji. »

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 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 et pour les terminaux maritimes à Bandraboua et à Hajangua.

Les études de 2023 se sont attachées à mesurer les surfaces concernées et leur potentiel agronomique et à donner une vision exhaustive de l'activité agricole présente et des projets et stratégies de développement de l'activité. Les résultats des études sur ce thème seront mis à la disposition de tous lors du temps d'échanges sur la comparaison des sites.

- Des mesures pour réduire ou compenser les impacts du projet sur l'activité agricole seront proposées. Trois types de solutions seront possibles :
 - une indemnisation financière pour ceux qui ne souhaitent pas continuer une activité agricole ;
 - la recherche d'un terrain avec des caractéristiques proches de l'existant, notamment de type « jardin mahorais », pour ceux qui souhaitent poursuivre une activité agricole ;
 - une compensation collective permettant d'aider à la structuration d'exploitations agricoles, via par exemple un financement pour des appels à projets.

Les mesures seront étudiées au cas par cas afin de répondre au mieux aux situations particulières. Elles seront détaillées précisément dans la suite des études, une fois le site d'implantation retenu.

L'environnement naturel et les risques naturels

Trois visiteurs ont regretté l'impact du site de Bouyouni / M'Tsangamouji sur la forêt :

- « La déforestation n'est pas bonne. »
- « Pourquoi détruire des forêts ? »
- « Je comprends la question des ressources en matériaux mais il ne faut pas détruire plus de forêts. »

Plusieurs avis ont concerné les impacts du site de Pamandzi sur l'environnement naturel :

- « Avec le site en Petite-Terre, les coraux sont en danger. »
- « Il faut protéger les coraux et le lagon sur le site de Pamandzi. »
- « À Pamandzi, il y a trop de risques sur le milieu naturel notamment le lagon et les espèces maritimes. »

- « Le projet doit se faire pour l'île. Par contre, hors de question de détruire du lagon et la barrière de corail. Il vaut mieux le faire en Grande-Terre. »
- « Je m'inquiète pour le lagon et le devenir du lagon. »
- « Le projet sur Pamandzi aura des impacts définitifs sur le lagon alors qu'à Bouyouni / M'Tsangamouji il sera possible de déplacer les végétaux et de gérer les espèces animales. »
- « Le projet à Bouyouni / M'Tsangamouji, c'est moins d'impacts sur le lagon. »
- « Je m'inquiète du devenir des espèces marines avec le projet à Pamandzi. »
- « Pourquoi le dugong empêche-t-il la réalisation de la piste longue ? »

D'autres ont évoqué les risques liés au volcan Fani Maoré et la subsidence (enfouissement de l'île) sur le site de Pamandzi :

- « L'important c'est le volcan. »
- « Le volcan est une menace sur le long terme. »
- « Le risque naturel est trop élevé en Petite-Terre avec le nouveau volcan. Nous ne pourrions pas arrêter la montée des eaux, dans quelques années la piste sera sous l'eau. »
- « Faire une piste longue sur le site de Pamandzi avec les risques d'enfoncement de l'île ne changera rien. »
- « Le site est beaucoup plus avantageux à Bouyouni / M'Tsangamouji par rapport aux risques naturels. Le projet est plus exposé aux risques du volcan et à l'enfoncement si ça se fait sur le site de Pamandzi. »
- « Les risques de tsunamis sont trop importants sur le site de Pamandzi. »
- « J'ai entendu dire que Petite-Terre pourrait disparaître à cause du nouveau volcan. Dans tous les cas, le risque de tsunami existe et il faut faire le projet à Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « On dit que le lagon déborde parfois sur la piste ? »
- « Vu la sensibilité aux risques naturels et l'environnement, il faut plutôt faire le projet sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji. »

Des personnes ont questionné sur les impacts de manière générale ou ont souligné l'enjeu de préservation de l'environnement quel que soit le site :

- « Je me demande comment la nature est prise en compte. »
- « C'est important de préserver la nature quel que soit le site retenu. »
- « Je préfère que le projet se fasse en Grande-Terre mais il faut prendre en compte l'aspect environnemental sérieusement. »

Deux visiteurs ont considéré que les impacts sont trop importants quel que soit le site :

- « Je suis contre le projet en Petite-Terre ou en Grande-Terre : il y a trop d'impacts sur l'environnement. »
- « Une piste longue va détruire la nature et entraînera une baisse de la venue des touristes. »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Le site de l'aéroport de Pamandzi est devenu l'un des plus sensibles de Mayotte en termes de risques naturels depuis l'émergence en 2018 du volcan Fani Maoré à 50 kilomètres à l'ouest de Petite-Terre. Les risques naturels concernant ce site ont été étudiés en 2021 et 2022 dans le cadre des travaux préparatoires, en intégrant une hausse du niveau de la mer de 2,28 mètres à l'horizon de 100 ans et les risques liés aux séismes, aux cyclones et aux tsunamis qui pourraient être engendrés par le volcan. La conception de la piste longue sur ce site intègre ces risques : des mesures sont prises pour y faire face avec notamment une hauteur importante du remblai-digue supportant la piste et la mise en place d'une carapace de protection. Des aménagements pour mettre hors d'eau les équipements essentiels de la plateforme aéroportuaire seront également nécessaires. Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, éloigné du littoral, n'est pas soumis à ces risques.

Les études de 2023 ont analysé les impacts du projet sur l'environnement naturel (milieu naturel marin, milieu naturel terrestre) sur l'un et l'autre site. Les résultats seront mis à disposition durant le temps d'échanges sur la comparaison des sites.

- Des mesures compensatoires comme des reforestations pérennes, notamment de *padzas* (zones aujourd'hui érodées) seront mise en œuvre dans le cadre du projet sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.
- Le volcan Fani Maoré pourrait générer des effondrements sous-marins qui entraîneraient des tsunamis, mais pas jusqu'à faire sombrer Petite-Terre. Ils sont pris en compte dans la conception du projet.
- Il est exact que la piste actuelle subit des débordements lors des plus hautes marées. Ce phénomène va s'amplifier dans le futur avec l'enfoncement naturel de l'île et la montée du niveau des eaux due au changement climatique. Cela est pris en compte dans la conception du projet.
- Le dugong est protégé et il fréquente le secteur autour de l'aéroport notamment pour se nourrir dans les herbiers sous-marins. Cette présence est prise en compte dans le projet, comme celle de la tortue marine, avec notamment des mesures à prendre lors des travaux afin de réduire les impacts en termes de bruits, de lumières ou de turbidité des eaux côtières.

Le bruit et la qualité de l'air

Une remarque a concerné la situation actuelle des riverains de l'aéroport, jugée difficile :

- « Le bruit et les poussières sont difficilement supportables. »

Une question sur l'impact sur les deux sites a été posée :

- « Les avions survoleront-ils toujours les maisons dans les deux projets ? »

Trois personnes ont considéré que les habitants de Petite-Terre sont habitués au bruit et que le projet à Bouyouni / M'Tsangamouji déplacerait cette problématique :

- « Les habitants ont l'habitude du bruit en Petite-Terre, pas en Grande-Terre. »
- « Les habitants de la Petite-Terre sont devenus habitués aux bruits. »
- « Il faut laisser le projet en Petite-Terre. La pollution sonore va déranger beaucoup d'habitants de Grand-Terre. »

Deux autres ont souhaité au contraire que l'aéroport soit déplacé :

- « Il faut mettre l'aéroport en Grande-Terre. Les Petit-Terriens seront plus tranquilles. »
- « Bouyouni / M'Tsangamouji se trouve sur un site non urbanisé. Cela représente moins d'impacts sur la population. »

Une autre encore s'est inquiétée des poussières dues à l'extraction des matériaux de chantier :

- « Il y aura des poussières pour pouvoir prendre les matériaux sur la colline de Labattoir. »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Les études de 2023 ont analysé les impacts du projet sur le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air, etc.) sur l'un et l'autre site. Les résultats seront mis à disposition durant le temps d'échanges sur la comparaison des sites.
- La piste longue convergente sur le site de Pamandzi améliorera nettement la situation, les avions ne survolant plus Pamandzi, ce qui réduira fortement la population concernées par des niveaux sonores au-dessus des 55 décibels (ou db(A)). Néanmoins une partie du quartier de Sandravangue sera toujours concerné, ainsi que désormais l'îlot Fougoujou.
Sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, aucun secteur urbanisé ne sera affecté par les zones de bruit.
- Les travaux seront organisés pour éviter l'envol de poussière sur le chantier de la piste longue et sur les sites d'extraction de matériaux, en tenant compte de l'orientation des vents.

Le contenu du projet, les principes d'aménagement et l'organisation du chantier

Des personnes ont posé des questions sur le contenu du projet :

- « Pourquoi ne pas tout simplement prolonger la piste actuelle vers le sud ? »
- « Est-ce qu'en Grande-Terre il faudra construire un nouvel aéroport ? »
- « Sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji il paraît que la piste a été déplacée vers l'ouest, il y a des panneaux d'information à proximité. »

Le sujet des matériaux a été abordé, notamment en termes de complexité et de conséquences sur les délais et sur les coûts :

- « Quels sont les lieux de prélèvement des matériaux ? »
- « Pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, les matériaux viendront-ils aussi d'Hajangua ? »
- « L'acheminement des matériaux est à prendre en compte dans la longueur des travaux. »
- « C'est compliqué de ramener les matériaux sur Petite-Terre, ça va coûter très cher. »

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, dont 90 mètres fusibles aux tsunamis au sud.
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.
- Sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, le projet comprend la piste longue et la construction d'un aéroport complet : aérogares, tour de contrôle, aires des stationnement et de mouvement des avions, dépôts de carburant, etc.
- Les informations sous la forme de panneaux sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji concernaient la réalisation de sondages géotechniques et de mesures sur le terrain réalisés dans le cadre des études de 2023 sur la piste longue. Le secteur évoqué est celui de la zone d'extraction de matériaux de Mlima Mahojani, et non celle de la piste longue : le positionnement de la piste n'a pas changé.
- Les sites d'extraction de matériaux identifiés sont :
 - pour le site de Pamandzi, les collines du Four-à-Chaux et de Labattoir sur Petite-Terre et le site d'Hajangua sur Grande-Terre ; l'acheminement des matériaux depuis Hajangua est prévu par la mer ;
 - pour le site de Bouyouni / M'Tsangamouji le site d'extraction de Mlima Mahojani, très proche du chantier (environ 3 kilomètres).

Les études de 2023 ont approfondi tous les sujets liés aux ressources en matériaux, à l'acheminement des matériaux et à l'organisation du chantier ainsi qu'aux impacts sur les délais et sur les coûts pour les deux sites. Les résultats seront mis à disposition durant le temps d'échanges sur la comparaison des sites.

Le coût du projet

Une personne a demandé « lequel des deux projets sera le plus cher » ; une autre a considéré que « le projet ne devrait pas être plus cher en Petite-Terre vu que l'aéroport existe déjà ».

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Les coûts actualisés pour les deux sites seront disponibles lors du temps d'échanges sur la comparaison des sites.
-

Le devenir de l'aéroport à Pamandzi

Plusieurs visiteurs ont questionné sur le devenir de l'aéroport à Pamandzi si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu ou ont fait des suggestions, en particulier celle de conserver deux aéroports à Mayotte :

- « Pour ne pas que l'économie de Petite-Terre chute, quels sont les projets de reconversion qui donneront envie aux gens de Grande-Terre de venir chez nous ? »
 - « L'économie de la barge va s'éteindre, il faut garder l'aéroport de Pamandzi pour les vols touristique, ULM, etc. »
 - « Si le projet est en Grande-Terre, il faudra penser à développer d'autres activités sur Petite-terre (touristiques...) »
 - « Si le projet se fait à Bouyouni / M'Tsangamouji, que va devenir l'aéroport actuel ? »
 - « Si cela se fait en Grande-Terre, que fera-t-on en Petite-Terre ? »
 - « Il faut garder la piste actuelle pour des activités aéro-touristiques. »
 - « Si l'aéroport déménage, il faut convertir le site avec un projet attractif pour ne pas couper le lien entre la Grande-Terre et la Petite-Terre. »
 - « Y aura-t-il deux aéroports ? »
 - « Pourquoi ne pas avoir deux aéroports ? »
-

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu, l'ensemble de l'aviation commerciale (passagers et fret), l'aviation générale et l'aviation militaire y seront déplacées. Dans ce cas, de nombreuses utilisations de l'aéroport de Pamandzi, génératrices de développement économique, pourraient être envisagées : maintien d'une activité d'aviation de loisirs (tours d'hélicoptères, parachutisme, ULM...), développement touristique, développement urbain, développement d'un pôle administratif et d'enseignement, etc. Ce type de décision sera du ressort des collectivités (Département de Mayotte, Communauté de communes de Petite-Terre...).

Pour éclairer cette réflexion, les études de 2023 ont analysé différents scénarios de reconversion de l'aéroport de Pamandzi et l'impact d'un déplacement de l'aéroport sur l'économie et l'aménagement de Petite-Terre. Elles ont précisé les impacts sur les emplois mais aussi les opportunités pour maintenir des activités existantes (taxis, hôtels, restaurants...) et en développer d'autres. L'objectif général est que la reconversion du site de Pamandzi, si elle doit avoir lieu, constitue un moteur de développement social et économique pour Petite-Terre. Ces éléments seront mis à la disposition de tous lors du temps d'échanges sur la comparaison des sites.

- Il ne sera pas possible de conserver deux aéroports à Mayotte car cela constituerait des coûts supplémentaires pour les compagnies aériennes : en effet, ce sont les mêmes compagnies qui réalisent les vols régionaux et les vols intercontinentaux et elles trouveraient pas d'intérêt économique à séparer leurs activités sur deux plateformes aéroportuaires.
-

Les positions sur les sites d'implantation

De nombreux participants ont indiqué leur préférence pour l'un ou l'autre site d'implantation. Parmi les arguments, les délais de réalisation sont jugés plus courts sur le site de Pamandzi, les opportunités de développement et d'amélioration de l'offre aérienne sont jugées plus importantes sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « Il faut garder le projet en Petite-Terre. »
- « Je souhaite que le projet reste à Pamandzi. »
- « Il faut conserver l'aéroport et garder l'activité de la barge. »
- « Je préfère qu'on garde l'aéroport à Pamandzi car le site est historique, il représente l'image de Petite-Terre. »
- « Restons à Pamandzi car l'aéroport est déjà présent. Si on débute un nouvel aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji, ce sera trop long. »
- « Il faut garder l'aéroport actuel car cela impliquerait trop de travaux à Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « La piste doit rester à Pamandzi car il y a déjà l'aéroport là-bas. Si c'est en Grande-Terre, ce sera forcément plus long. »
- « Sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, c'est une raison de plus pour retarder la réalisation du projet. »
- « Je suis favorable à la piste longue à Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « Je suis favorable au site de Bouyouni / M'Tsangamouji car il faut ouvrir le territoire à de nouvelles destinations et construire une piste longue. Il faut effectuer les travaux seulement si c'est une vraie piste longue qui s'inscrit dans la durée. »
- « Il faut faire la piste sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji. Plus elle est longue, mieux c'est pour les gros porteurs. D'autres compagnies aériennes viendront à Mayotte, ce qui favorisera la baisse des prix des billets. »
- « Il faut choisir le site de Bouyouni / M'Tsangamouji car le projet conduira à une plus grande concurrence des compagnies aériennes et favorisera le développement de Grande-Terre. »
- « Je souhaite fortement que ça se fasse en Grande-Terre car il faut voir sur le long terme, et on ne peut pas sur Petite-Terre. »
- « Il faut privilégier le site de Bouyouni / M'Tsangamouji car il y a plus de place pour l'aéroport. »
- « L'idéal serait un aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji car à Pamandzi il n'y a pas assez de place. »
- « Il faut développer l'économie tout autour de l'aéroport or, il y a une place plus importante à Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « Le site de Grande-Terre propose plus d'espaces de constructions. »
- « Beaucoup de terrains agricoles seront détruits mais OK pour un projet d'envergure comme celui-là. »
- « À Pamandzi, c'est déjà serré ».

Une personne indique « avoir peur de l'insécurité » si le site retenu est en Grande-Terre.

Pour quelques visiteurs, il y a d'autres priorités à Mayotte, notamment celle de la sécurité :

- « Il faut régler le problème d'insécurité sur l'île avant d'entreprendre des projets pour attirer les touristes. »
- « Si la sécurité sur le territoire évolue, OK pour le projet à Bouyouni / M'Tsangamouji. »
- « Il faut réaliser d'autres travaux en Grande-Terre. Par exemple hôpital, écoles... »
- « Ce n'est pas le projet le plus urgent de l'île. »
- « Il faut améliorer d'abord le territoire avant la construction de la piste longue. »

Quelqu'uns indiquent qu'ils n'ont « pas de préférence » pour l'un ou l'autre site. D'autres souhaitent avant tout que le projet se réalise, quel que soit le site :

- « Je n'ai pas d'avis sur le site mais il faut faire le projet. »
- « Peu importe le choix, c'est le développement de Mayotte qui est important. »
- « Je suis prêt à soutenir le projet peu importe le site retenu. »
- « Pas d'avis spécifique tant que le projet se réalise. »
- « Je n'ai pas d'avis mais la piste longue est essentielle pour le développement de l'île. »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Sur le site de Pamandzi, la piste sera longue de 2 600 mètres, dont 90 mètres fusibles aux tsunamis au sud. Cette longueur est maximale en raison des grands fonds marins qui se trouvent au-delà des 2 600 mètres (il serait techniquement impossible de construire sur ces grands fonds). Sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, il est prévu une piste d'une longueur de 2 730 mètres à la mise en service du projet.
- Les études de 2023 ont permis d'approfondir les délais de réalisation pour les deux sites et d'évaluer les effets du projet sur l'aménagement du territoire et le développement économique. Les résultats seront mis à disposition durant le temps d'échanges sur la comparaison des sites.
- L'implantation de l'aéroport n'a pas en elle-même 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 sujets d'insécurité. Les accès à l'aéroport pourront se faire par des liaisons maritimes, non soumises aux risques rencontrés aujourd'hui sur le réseau routier.

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

De nombreuses personnes ont été demandeuses d'informations générales sur le projet et sur les sites d'implantation ou ont souhaité disposer des informations à jour. Certaines ont précisé qu'elles renseigneraient le questionnaire en ligne sur la comparaison des sites.

Quelques questions et avis ont concerné les permanences :

- « Pourquoi faites vous cette permanence à M'Tsangamouji ? »
- « À quoi sert cette permanence ? »
- « Pourquoi la Maison du projet ? C'est bien, cela devrait se faire pour d'autres projets. »
- « Je découvre la Maison du projet, c'est bien qu'elle existe. »

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- La DGAC organise depuis 2021 une démarche d'information et d'échanges avec le public sur la piste longue. Différentes modalités d'information sont proposées dans ce cadre avec l'objectif de se rendre au plus près des habitants et de pouvoir les informer et échanger avec eux directement sur un projet important pour l'avenir de Mayotte. Cela s'organise notamment au moyen des permanences qui se tiennent pendant la semaine, soit à la Maison du projet à Pamandzi, soit au marché couvert à M'Tsangamouji.
-