

PISTE LONGUE DE L'AÉROPORT DE MAYOTTE

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

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE CONCERTATION DU 18 NOVEMBRE 2023 (APPRENTIS D'AUTEUIL MAYOTTE)

Lieu : Mayotte – centre de formation des Apprentis d'Auteuil à Mamoudzou

Date : 18 novembre 2023

Nombre de participants : 17

Durée : 1h45

Cette réunion d'information et de concertation a été organisée dans le cadre des réunions d'initiatives locales. La Fondation Apprentis d'Auteuil a convié le maître d'ouvrage à venir présenter le projet de la piste longue à un troisième groupe de stagiaires.

Déroulement de la réunion :

- Accueil
- Présentation du projet de piste longue par Christophe MASSON, Délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte, DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile)
- Présentation des outils et modalités d'information de la DGAC
- Echanges avec les participants

LES ELEMENTS A RETENIR DE LA REUNION

Présentation du projet de piste longue :

Christophe MASSON se présente, puis présente les principaux éléments relatifs au projet de piste longue (cf. support de présentation joint à ce compte-rendu). Les principaux thèmes abordés au cours de cette présentation sont les suivants :

- **L'historique du projet :**
 - Les grandes décisions depuis le débat public et l'opportunité confirmée du projet, en raison des spécificités de la situation mahoraise : nécessité d'une plus grande concurrence et de liaisons directes avec la métropole, topographie, conséquences du changement climatique et montée des eaux...
 - Le rapport de la Commission « Mobilité 21 » en 2013 et la confirmation du projet par le Président de la République en 2019.
 - Les deux scénarios issus du débat public en 2012 et le choix du scénario 2.
- **Le site de Pamandzi et les principales évolutions / contraintes qui le concernent :**
 - Les risques naturels (cyclones) et ceux liés au nouveau volcan Fani Maoré (enfouissement de l'île, tsunami consécutif à un séisme...). Cette situation nécessite une surélévation significative de la piste et des niveaux de protection très importants (blocs béton de 40 tonnes).

- L'approvisionnement en matériaux : la disponibilité des matériaux sur Mayotte (avec un éventuel arasement de collines sur Petite Terre et sur le site d'Hajangua), les infrastructures nécessaires à leur exploitation et leur acheminement (afin notamment de ne pas utiliser les routes existantes pour éviter de bloquer Mayotte, déjà très congestionnée).
- Les enjeux environnementaux : présence d'un herbier (dugongs, tortues...) et nécessité de travaux de nuit, présence d'espèces protégées (comme partout à Mayotte).
- La réévaluation du coût du projet dans le scénario 2.
- Ce qui reste à faire en 2023 : études des installations routières et portuaires à Hajangua et sur Petite Terre.
- **Le site alternatif de Bouyouni/M'Tsangamouji :**
 - La nécessité juridique de justifier, dans l'étude d'impact du projet, du site d'implantation de la piste longue, comme rappelé par l'Autorité Environnementale dans son avis de précadrage en décembre 2020.
 - Les nombreuses expressions recueillies, souhaitant une implantation de l'aéroport en Grande Terre, avant même que le site alternatif ne soit évoqué.
 - Les différents sites examinés (datant du débat public d'une part, identifiés récemment pour d'autres), les sites non retenus et la possibilité d'envisager le projet sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji (avec ses avantages et ses inconvénients, en première analyse).
 - La nécessité de mener toutes les études sur ce site de Bouyouni/M'Tsangamouji en 2023 pour justifier du choix du site (même calendrier que pour le site de Pamandzi).
 - Les différents thèmes d'études sur ce site (dans un contexte de multiplication par 3 du trafic de l'aéroport à l'horizon 2050).
 - Quel que soit le scénario retenu (Pamandzi ou Bouyouni/M'Tsangamouji), il constituera une amélioration par rapport à la situation actuelle.
 - Concernant les risques naturels, il y a un point à vérifier sur les risques de glissement de terrain : les mesures de natures des sols sont menées cette année.
 - Les sujets environnementaux
 - Les nuisances sonores
- **Les prochaines échéances :**
 - Tous les éléments disponibles fin 2023, pour justifier le site d'implantation en 2024, d'où l'importance de recueillir les avis du plus grand nombre au cours de cette année, via le dispositif de concertation.
 - Processus d'enquête utilité publique en 2024-2025.
 - Début des travaux en 2026.
 - Un très fort soutien des Mahorais au projet, au regard des centaines de personnes rencontrées à ce jour.

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

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

- **Les outils permanents :**
 - Les vidéos abordent les différents thèmes traités pendant cette réunion. Pour faciliter l'accessibilité au plus grand nombre, les films sont en français, en shimaoré et en kibushi.
 - Un questionnaire avec QR Code sera bientôt disponible (un flyer est disponible à la sortie de la réunion).

- **Les outils de proximité et d'échanges :**

- Les échanges avec les Mahorais se font, dans la grande majorité des cas, directement avec M. MASSON.
- La Maison du Projet est présente à Pamandzi et maintenant également à M'Tsangamouji.
- Le Comité de Suivi des Jeunes Mahorais est un outil important, car les jeunes ne s'expriment souvent pas beaucoup dans ce genre de concertation sur les grands projets. Il comprend entre 20 et 30 membres.
- L'appel à projets est en train de se mettre en place, sur la thématique du développement durable et le fait de savoir lequel des deux sites est le plus favorable de ce point de vue.

Echanges avec les participants :

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

- Si la réalisation du projet se fait à Bouyouuni, pourra-t-on construire des habitations autour de l'aéroport ?
 - *Dans cette localisation, des zones futures d'activités économiques et d'habitation ont été identifiées par le Conseil départemental dans le cadre de la préparation du Schéma d'Aménagement Régional.*
 - *Concernant la DGAC sur le site Bouyouuni/M'Tsangamouji, le projet de l'aéroport prévoit une zone d'habitation pour des logements de fonction en périphérie de l'ouvrage.*
 - *Si le site Bouyouuni/M'Tsangamouji est retenu, l'intégralité de l'activité aéroportuaire (vols commerciaux, Evasan etc..) sera délocalisée à Bouyouuni. Néanmoins, l'activité touristique pourra rester sur Petite Terre (ULM, VGR, parachutisme etc ..). C'est aux collectivités locales, Conseil Départemental, Communauté de Communes de Petite Terre et communes de décider de la reconversion du site.*
- Le site de Bouyouuni est intéressant pour la piste longue puisque le nouveau centre hospitalier va être construit à Combani.
 - *Il y a, à Mayotte, une volonté commune et politique de décentralisation des activités dans l'île. Cette volonté se traduit par la création de pôles d'activités dans le Nord Ouest (Longoni, Combani, Sada, Chirongui) prévues dans le SAR. Cela se traduit aussi à travers l'ouverture du nouveau centre commercial à Combani et le prochain centre hospitalier.*
- Qu'en pensent les habitants des villages autour du site de Bouyouuni/M'Tsangamouji ?
 - *Les villages les plus proches du site de Bouyouuni sont Mtsangamouji, Tsingoni, Bouyouuni et Dzoumogné. Les habitants de ces villages ne seront pas impactés par des nuisances sonores, l'axe de la piste se trouvera à Bandradzia, entre ces 4 villages.*
 - *Les personnes directement concernées par le projet sont les propriétaires de parcelles agricoles sur le site. Parmi ces propriétaires, certains y voient une opportunité pour la structuration de leur activité (construction des réseaux routiers, réseaux d'eau..). D'autres y voient une opportunité de récupérer la valeur en euros de leur parcelle grâce à la vente. Et enfin d'autres souhaiteront récupérer un terrain équivalent.*
- Il y a moins d'inconvénient à implanter la piste sur le site de Bouyouuni/M'Tsangamouji contrairement à Pamandzi.
- L'aéroport est la richesse de la Petite Terre, ils vont refuser de délocaliser l'aéroport.
 - *L'aéroport en Petite Terre représente pour certaines personnes un symbole. D'autres, compte tenu des nuisances sonores dues au décollage et à l'atterrissage des avions, aux abords des habitations, autour de l'aéroport actuel, se prononcent pour l'implantation de l'ouvrage sur le site Bouyouuni/M'Tsangamouji.*
 - *Nous étudions l'impact économique sur Petite Terre si le site de Bouyouuni/M'Tsangamouji est choisi.*
 - *En 2021, la barge a transporté 5 millions de passagers. A la même période 400 000 passagers ont voyagé depuis Mayotte ou vers Mayotte. En terme de répartition, le*

transport maritime a transporté 90% des usagers habituels de la barge contre 10 % de passagers liés à l'aéroport (passagers et employés).

- Le volcan pose –t-il problème pour l'extension de la piste en Petite Terre ?
 - *Le Fani maoré est effectivement un sujet pour la piste longue, particulièrement avec la montée des eaux. L'activité sismique continue au large de petit Moya et est surveillée par des spécialistes des sujets volcaniques (le BRGM, L'Institut physique du globe de Paris).*
- Est-il vrai que Mayotte va finir par disparaître avec la montée des eaux ?
 - *Mayotte ne va pas disparaître. Nous avons réalisé des prévisions sur une durée de 100 ans, le niveau d'eau pourra monter jusqu'à 2 mètre 28, dans 100 ans soit atteindre l'aérogare lors des plus hautes marées..*
- Comment se fait-il qu'à Mayotte les avions survolent les habitations alors que dans d'autre pays c'est interdit ?
 - *L'implantation de l'aéroport actuel est historique. C'est autour de 1991 que les premiers petits avions ont atterri à Mayotte. Par la suite, les habitations se sont développées autour du site. En 1991, il n'existait pas sur Mayotte des contraintes qui interdisaient de construire dans les zones autour de l'aéroport.*
- Est-ce que le fret aérien permettra de transporter de l'eau jusqu'à Mayotte ?
 - *Oui, c'est possible de transporter de l'eau par voie aérienne ; le fret aérien et le fret maritime se complètent. Le fret maritime est moins cher puisqu'il est possible de faire de la massification de produits. L'intérêt du fret aérien, c'est de transporter des produits rapidement pour des urgences médicales, industrielles etc.*
 - *Si l'aquaculture se développe à Mayotte, il sera intéressant de faire appel au fret aérien pour exporter rapidement les produits frais.*
- M. MASSON conclut la réunion en indiquant que chacun peut poser des questions sur le site internet ou se rendre à la maison du projet à Pamandzi ou à la permanence de M'Tsangamouji.

Fin de la réunion à 11h45.