

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 06 mai 2023 (APPRENTIS D'AUTEUIL)

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

Date : 6 mai 2023

Nombre de participants : 12

Durée : 1h30

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 piste longue et à échanger avec un 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, tsunamis consécutifs 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 comprendra 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)* :

- Compte tenu du volcan en Petite Terre, pourquoi ne pas construire directement à M'Tsangmouji?
 - *Avant de décider de construire la nouvelle piste à M'Tsangamouji, nous devons comparer les risques liés aux deux sites. L'un des éléments de comparaison pour le site de Bouyouni/Mtsangamouji est le risque de glissement de terrain. Les études de sol sont actuellement en cours.*
 - *Par ailleurs, d'après le dernier bulletin de l'organisme qui surveille l'activité du volcan, le Fani Maoré n'a plus d'activité. En revanche, on observe une autre activité sismo-volcanique qui se situe entre 5 et 15 km de Petite Terre. Cette zone est particulièrement surveillée puisqu'il est impossible de prédire l'évolution de l'activité de cette chambre magmatique.*
 - *Globalement, à cause du volcan, de la montée des eaux et des cyclones le site le plus soumis aux risques naturels est le site de Pamandzi.*
- Est-ce que la population de Mayotte ne justifie pas de construire un deuxième aéroport ?
 - *Le volume de passagers à Mayotte ne justifie pas d'avoir deux aéroports. A titre d'exemple, l'île de la Réunion accueille plus de 2 millions de passagers par an. Elle dispose de deux aéroports, mais celui de Pierrefonds ne fonctionne pas, il y a très peu de trafic.*
 - *A Mayotte nous accueillons 400 000 passagers par an, cela ne justifie pas d'avoir deux aéroports.*
- Remarque d'un stagiaire : s'il y a si peu de passagers à Mayotte, c'est à cause des titres de séjour qui empêchent les étrangers de voyager. Des milliers de personnes détenteurs de titre de séjour ne peuvent pas sortir du territoire pour aller découvrir d'autres départements d'Outre-mer.
- Pourquoi les prix de billets en partance de Mayotte sont-ils plus chers que dans tous les autres départements d'Outre-mer ?
 - *Ce sont les compagnies aériennes qui décident du prix des billets. Ils sont fixés en fonction de la rentabilité du voyage.*
 - *La destination Mayotte a beaucoup de contraintes : l'aéroport de Dzaoudzi ne peut pas accueillir des avions gros porteurs, l'atterrissage sur l'île nécessite une formation spécifique des pilotes (très peu de pilotes sont formés à la piste de Mayotte) et il y a encore très peu de compagnies aériennes qui desservent Mayotte, ce qui ne favorise pas la concurrence.*
 - *Toutes ces contraintes augmentent les charges des compagnies et cela se répercute sur le client final.*

- Il y a beaucoup de place sur le Site de Bouyouni/M'Tsangamouji contrairement au site de Pamandzi.
 - *En règle générale, il y a des activités économiques (industrie, logistique, hébergement etc.) autour d'un aéroport.*
 - *Effectivement, sur le site de Bouyouni, il est possible de prévoir entre 20 et 25 hectares pour les hébergements liés directement avec l'aéroport. A long terme, on pourra disposer de 100 hectares juste pour l'activité économique. Sans compter l'aéroport.*
 - *Sur Petite Terre, la surface mobilisable est de 10 hectares, à l'avenir la DGAC est incapable de dégager plus d'hectares.*
- Le volcan peut-il provoquer un tsunami ? Mayotte va-t-elle s'enfoncer ?
 - *Les tsunamis ne sont pas prévisibles, il peut y avoir un tsunami à n'importe quel moment. Il n'y a pas de règle.*
 - *Avec le volcan, Mayotte pourrait s'enfoncer d'environ 60 centimètres. On observe régulièrement de l'eau sur le boulevard des crabes. Cela est dû à l'enfoncement de Mayotte et la montée des eaux.*
- Qu'en est-il de l'éruption du volcan ?
 - *Le volcan est situé à 2 kilomètres de profondeur, il n'y a pas de risque d'éruption qui créerait des éruptions de lave. En revanche, une explosion au fond de l'eau qui peut provoquer un tsunami.*
- Qui est ce qui prend la décision finale ?
 - *Pour un projet de cette envergure, c'est le gouvernement qui prend la décision finale. C'est soit la Première Ministre Madame Borne et/ou Monsieur le Président de la République Emmanuel Macron.*
- Construire un nouvel aéroport à Bouyouni/M'Tsangamouji coûtera-t-il plus cher qu'allonger la piste actuelle ?
 - *Il n'est pas certain que l'infrastructure coûte plus cher à Bouyouni.*
 - *La contrainte du site de Pamandzi est qu'il faut construire dans l'eau. Il faut tenir compte des marées, des grosses vagues qui empêchent de travailler, des matériaux qu'il faut transporter de Grande Terre à Petite Terre. Toutes ces éléments engendrent des coûts de réalisation.*
 - *Sur le site Bouyouni/M'Tsangamouji, le coût de réalisation est guidé par le traitement des sols, pas la construction des bâtiments.*
 - *Pour le moment, il n'est pas évident de dire que la construction sera plus coûteuse sur un site que sur l'autre.*
- Position d'un stagiaire : mon avis est qu'il vaut mieux construire la piste en Grande Terre. Quel est l'avis des personnes qui vivent autour de l'aéroport de Pamandzi ?
 - *Les avis sont mitigés en Petite Terre. Certains défendent l'aéroport en Petite Terre. Il s'agit des personnes qui ont une activité en lien avec l'aéroport (les taxis et les hébergeurs).*
 - *D'autres sont contre la piste longue en Petite Terre. Il s'agit ici des personnes qui habitent à proximité de l'aéroport. Le décollage et l'atterrissage des avions créent des désagréments (bruits et poussières) dans leur vie quotidienne.*

- Quelle sera la longueur de la piste longue ?
 - *Nous avons sollicité les compagnies aériennes afin qu'elles nous indiquent les caractéristiques des avions qu'ils envisagent de faire atterrir à Mayotte. Nous avons pris en compte l'évolution des performances des avions. Ce qui nous fait dire que sur le site Pamandzi, une piste de 2600 mètres sera nécessaire.*
 - *Sur Bouyouni/M'Tsangamouji, nous avons pris en compte l'altitude, le terrassement et l'évolution de la performance des avions. Compte tenu de ces éléments, nous pouvons aller jusqu'à 2730 mètres.*
- Si le site de Bouyouni/M'Tsangamouji est retenu, quid de la desserte ? En combien de temps pourrions-nous espérer arriver à l'aéroport ?
 - *Avec le système de desserte que nous sommes en train d'étudier, en moyenne l'ensemble des passagers pourront vraisemblablement gagner 1 heure pour se rendre à l'aéroport.*
- Comment s'expliquent les tarifs des billets aller-retour vers les Comores ? Il n'y a que 45 minutes de vol.
 - *Un avion c'est beaucoup de charge (kérosène, location ou achat de l'avion...). Ces charges sont réparties par passager. En général, plus l'avion est petit, moins il y a de passagers et plus le prix sera élevé.*
- Les études ont commencé en 2011 ; vont-elles durer jusqu'en 2026 ?
 - *Les études ont commencé bien avant. En 2011, il y a eu le débat public pour déterminer s'il fallait construire une piste longue à Mayotte.*
 - *Entre 2013 et 2017, il ne s'est rien passé sur le sujet.*
 - *Enfin les études ont repris en 2019, pour choisir le site d'implantation de la future piste longue. Le début des travaux est prévu en 2026 quel que soit le site retenu.*
- Remarque d'une stagiaire : Si le Préfet souhaite faire partir les étrangers de l'île, il faudrait mettre le visa sur les cartes de séjour d'un an.

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 11h 30.