

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 15 MARS 2023 (LYCEE DE KAHANI)

Lieu : Mayotte – Lycée de Kahani

Date : Mercredi 15 mars– 15h45 à 16h50 (1h05)

Nombre de participants : 13

Cette réunion d'information et de concertation a été organisée dans le cadre de l'appel à projet avec le Rectorat. Un professeur du lycée de Kahani a convié le maître d'ouvrage à venir présenter le projet de la piste longue et à échanger avec ses élèves.

Déroulement de la réunion :

- Accueil (2')
- 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) (29')
- Présentation des outils et modalités d'information de la DGAC (3')
- Echanges avec les participants (31')

LES ELEMENTS A RETENIR DE LA REUNION

Présentation du projet de piste longue :

Christophe MASSON se présente. Il présente ensuite 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. La réponse à la question de l'opportunité du projet a été oui, notamment parce que la longueur de la piste ne permet pas d'accueillir de plus gros porteurs à Mayotte.
 - 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 l'Île (avec un éventuel arasement de collines sur Petite Terre et le site d'Hajangua), les infrastructures nécessaires pour 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, l'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 soit évoqué.
 - Les différents sites examinés (datant du débat public d'une part, nouveaux sites d'autre part), 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 des 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 plusieurs 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 :

- **La concertation :**
 - C'est une obligation mais aussi une nécessité pour bien décider, donc elle constitue une dimension toute aussi importante que les études. Il y a une vraie volonté de la DGAC de dialoguer.

- **Les outils permanents :**
 - Les vidéos abordent les différents thèmes abordés pendant cette réunion. Pour faciliter l'accessibilité du plus grand nombre, les films sont en français, en shimaoré et en kibushi.
 - Un questionnaire avec QR Code est disponible (un flyer est à disposition 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 pas beaucoup dans ce genre de concertation visant les projets d'envergures. 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*) :

- Comment faire pour que la digue qui supporte la piste ne s'affaisse pas ?
 - *Le site de Pamandzi est localisé sur un platier (barrière de corail), où se situe de la roche dure mais aussi des poches de sable compactées. Avec un séisme assez fort ce sable peut se liquéfier. Il est donc nécessaire de consolider l'assise de la digue qui supportera la piste sur le site de Pamandzi. Par ailleurs, des protections (dit tétrapodes) en béton seront mises en place pour protéger l'ensemble de l'ouvrage.*
 - *Le site de Bouyouni ne se trouve pas en milieu maritime.*
 - *Il faut que nous portions, dans les deux cas, une attention particulière sur les matériaux.*
- Pourquoi ne pas construire deux aéroports à Mayotte ?
 - *Le volume de trafic aérien à Mayotte ne justifie pas d'avoir deux aéroports.*
 - *La Réunion accueille plus de 2 millions de passagers, néanmoins le deuxième aéroport ne fonctionne pas, pour des questions de coûts.*
 - *Si le site de Bouyouni/M'Tsangaouji est retenu, toute l'activité aéroportuaire y compris les Evasans seront déplacés dans le Nord de l'Île. Les activités d'aéroclub (hélicoptère, ULM ...) pourraient rester sur le site de Pamandzi.*
- Le choix n'est pas encore fait entre les deux sites de Pamandzi et Bouyouni/M'Tsangamouji ?
 - *Non, rien n'est confirmé. Nous finissons les études sur le site de Pamandzi, en parallèle nous menons des études sur le site M'Tsangamouji/Bouyouni. L'ensemble des éléments seront disponibles en fin d'année 2023, on pourra commencer les travaux en 2026.*
- Pourquoi les camions qui transportent les matériaux ne doivent pas utiliser les routes existantes ?
 - *Dans de grands chantiers comme celui de la piste longue, les camions utilisés sont des grands engins qui ne sont pas autorisés à rouler sur les routes ouvertes à la circulation générale. D'autre part, il faudrait faire rouler un engin toute les 30 secondes pour approvisionner le chantier. Naturellement, si on fait cela, on va créer des embouteillages et bloquer totalement Petite Terre. Il faut imaginer que les travaux vont durer au minimum 7 ans à Pamandzi. C'est pourquoi les engins doivent utiliser de nouvelles routes.*

- Comment fait-on pour extraire les matériaux sur les collines ?
 - *Sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji l'extraction des matériaux se fera à l'aide d'engins de terrassement : soit des pelles à gros godets, ou des scrapeurs.*
 - *Sur le site de Pamandzi, ce sont essentiellement des pelles à gros godets qui permettront de charger des tombereaux. Il peut également y avoir des brises roches pour les sites à forte concentration de roches.*
- Pour réaliser plus rapidement le chantier, est-il possible d'utiliser des matériaux locaux et également en faire venir de l'extérieur à Mayotte ?
 - *Le problème des matériaux extérieurs à Mayotte c'est qu'ils vont devoir rester sous l'eau pendant plusieurs mois afin de les purger de toutes les espèces invasives non endémiques. Mais lorsqu'on met des matériaux dans l'eau, ils sont altérés (abîmés), par conséquent leur résistance et leurs caractéristiques sont impactées. Cette situation nous force à retravailler les matériaux après leur immersion pour recréer une courbe granulométrique satisfaisante pour la réalisation de béton, par exemple. C'est un coût considérable pour le projet.*
- Quels sont les impacts environnementaux à faire tremper dans l'eau les matériaux venant de l'extérieur ?
 - *Il peut, effectivement, y avoir des impacts environnementaux. En cas d'importation, des études d'impacts seraient nécessaires pour permettre de choisir le bon endroit pour limiter l'impact du projet sur son environnement.*
- On parle toujours des impacts négatifs de l'importation de nouvelles espèces végétales. Ne pourrait-il pas y avoir des aspects positifs ?
 - *L'importation de nouvelles espèces végétales est toujours vu avec un prisme négatif. Observons les forêts primaires de Mayotte, elles sont envahies par des espèces végétales qui n'existaient pas auparavant dans ce milieu précis. Il est possible que certaines espèces végétales introduites soit intéressantes pour Mayotte mais cela doit rester maîtrisé.*
- Qu'est-ce qui serait le plus facile à expliquer pour le grand oral du bac ?
 - *Il y a plein de sujets intéressants à présenter à l'oral du bac. Par exemple, l'organisation du chantier, la comparaison des sites, la desserte de l'aéroport, le volcan, ou encore le changement du niveau de la mer.*
 - *Vous pouvez retrouver les films portants sur plusieurs thématiques du projet sur la chaîne YouTube de la piste longue ou sur le site Internet.*
- Avec le volcan, risque-t-il d'y avoir des tsunamis ?
 - *Oui, l'activité volcanique existe toujours. Une surveillance particulière sur une zone qui se trouve entre Petit Terre et le volcan (à 40/50 Km) est organisée. Entre les deux, au fond de l'eau, se trouve une chambre magmatique. Le magma est sorti de cette chambre, créant ainsi le volcan Fani Maoré et l'activité est toujours en cours..*
- Il n'y a pas de solution pour arrêter l'activité volcanique ?
 - *S'il y a bien une chose qu'on ne pourra jamais arrêter, ce sont les déplacements des plaques tectoniques et les mouvements de la Terre. Il est possible d'anticiper et de maîtriser les conséquences liées au volcan mais c'est tout ce qui est possible de faire.*
- Un pont entre Petite Terre et Grande Terre est-il possible à Mayotte ?
 - *Techniquement oui, il est possible de construire un pont entre Grande Terre et Petite Terre. En revanche, il convient que la hauteur du pont soit assez haute pour laisser passer les barges sur l'eau, mais assez basse pour que le pont ne devienne pas un obstacle à l'envol des avions.*
 - *L'autre réflexion qu'on peut mener sur le sujet concerne l'utilité du pont. Si le sujet est la desserte de l'aéroport, créer un pont entre Petite Terre et Mamoudzou risque d'augmenter le trafic routier vers Petite Terre.*

- Comment gérer les impacts sur l'agriculture sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji ?
 - *A l'issue d'un premier échange avec des représentants d'un syndicat des agriculteurs, nous nous sommes rendus compte que les agriculteurs rencontrent plusieurs problématiques, qui sont davantage liées aux vols, à l'accès à leurs parcelles (route et alimentation en eau), au manque de structuration de l'activité, ou encore de rentabilité de leur activité.*
 - *Si le site de Bouyouni est retenu, nous allons commencer par recenser toutes les variétés d'exploitations présentes sur site. Ensuite, nous allons regarder comment nous pourrions compenser l'activité qui sera impactée par le projet de la piste longue. Par exemple, les agriculteurs qui seront impactés par le projet pourraient avoir des propositions, une parcelle par exemple, afin qu'ils puissent continuer à cultiver ou des indemnités s'il ne souhaitent pas poursuivre l'activité.*
 - *Ce type de démarche peut être réalisée en même temps que la construction de l'aéroport. Notre objectif est de structurer pour ceux qui le souhaitent les exploitations dans l'intention de contribuer à les rendre viables et rentables pour les agriculteurs.*

M. Masson conclut la réunion en indiquant que les élèves peuvent poser leurs questions sur le site internet. D'autres moments d'échanges pourront être organisés auprès des élèves dans le cadre de la préparation de leur grand oral.

Fin de la réunion à 16h50.