

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 16 MARS 2023 (MEDEF)

Lieu : Mayotte – MEDEF

Date : Jeudi 16 mars – 17h30 à 19h15 (1 :47)

Nombre de participants : environ 20

Cette réunion d'information et de concertation a été organisée dans le cadre d'une réunion d'information locale avec les membres du mouvement des entreprises de France. Le MEDEF a convié le maître d'ouvrage et son AMO Algoé à venir présenter le projet de piste longue et à échanger avec ses membres.

Déroulement de la réunion :

- Accueil (2')
- Echanges avec les participants tout au long de la présentation du projet de la piste longue et des outils de concertation par Christophe MASSON, Délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) (1: 45)

LES ELEMENTS A RETENIR DE LA REUNION

Présentation du projet de piste longue :

Christophe MASSON se présente et remercie le MEDEF de son invitation. 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 positive, 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 pré cadrage 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, un point est 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

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*) :

- Qu'est-ce qu'il y a aujourd'hui sur le site d'Hajangua ?
 - *Aujourd'hui la carrière n'est plus en activité. ETPC est présent sur une partie du site avec une centrale à béton et une activité de vente de matériaux.*
- Est-ce qu'on parle aujourd'hui de 2 600 m de piste pour le scénario 2 du site de Pamandzi ?
 - *Sur le site de Pamandzi la piste ne pourra pas excéder les 2 600 m de longueur. Au-delà, elle dépasserait le platier et se trouverait au-dessus des grands fonds, ce qui la rendrait techniquement irréalisable.*
- Quelle est la longueur idéale d'une piste ?
 - *La DGAC a sollicité des compagnies aériennes (régionales et internationales) et les constructeurs d'avions pour déterminer la longueur idéale d'une piste à Mayotte, il en résulte que la longueur optimale et minimale est de 2 510 m.*

- Quel horizon pour la réalisation de la piste à Pamandzi ?
 - *Sur le site de Pamandzi la durée des travaux est de minimum 7 ans. Pendant ces 7 années de travaux, l'activité de l'aéroport va se poursuivre en journée. Les travaux auront essentiellement lieu de nuit et sur des périodes courtes. En effet les engins présents sur le chantier ne doivent pas être des obstacles pour l'envol des avions. Nous serons contraints par les vols des avions et l'approvisionnement en matériaux.*
- Echange entre participants dont un représentant du BTP : Est-il possible de réaliser des acropodes de 40 tonnes aujourd'hui, à Mayotte ?
 - *Réponse du représentant du BTP : oui, de plus gros acropodes peuvent aussi être réalisés. En revanche, ce projet va consommer beaucoup de ressources à Mayotte avec de tels ouvrages.*
- Est-ce que la piste doit obligatoirement être plate ?
 - *Non, il y a des pentes acceptables. La piste actuelle n'est pas totalement plate. En revanche il y'a des normes à respecter notamment pour les taxiways.*
- Si on augmente la hauteur de la piste aujourd'hui, est-ce que le taxiway sera lui aussi inondé ? Quand est-il de l'aérogare ?
 - *Avec l'évolution de la montée des eaux, oui. Il faudra à moyen ou long terme remonter l'infrastructure (aérogare, taxiways...) . Des vidéos de simulation des conséquences d'un tsunami autour de l'aéroport sont disponibles sur notre site internet.*
- Le coût des travaux sur le site de Bouyouni/ M'Tsangamouji sera plus onéreux que le coût sur le site de Pamandzi ?
 - *A ce jour, on ne peut pas en être certain, le coût dépend essentiellement de la nature des sols du site Bouyouni/M'Tsangamouji. Nous pensons que le coût pour le site de Bouyouni/M'Tsangamouji est vraisemblablement équivalent au coût de la piste sur le site de Pamandzi.*
 - *Les délais de travaux pour le site de Bouyouni/M'Tsangamouji seront vraisemblablement de maximum 7 ans car ils peuvent se dérouler sur des périodes plus longues que sur Pamandzi et en journée.*
- Quand est-il de la maîtrise foncière sur le site de Bouyouni/ M'Tsangamouji?
 - *Il y a un enjeu de maîtrise foncière dans les deux scénarios. En milieu rural, c'est essentiellement le Conseil Départemental et l'Etat qui sont propriétaires.*
 - *La DGAC est organisée pour engager la maîtrise foncière sur l'un ou l'autre des sites dès que le choix du scénario sera connu.*
- Que deviendra l'aéroport actuel si la piste longue se réalise dans le Nord ?
 - *Compte tenu du volume de passagers, il n'y a pas besoin de deux aéroports à Mayotte. Si le site Bouyouni/M'Tsangamouji est retenu, toute l'activité aéronautique sera transférée dans le Nord de l'Île. On peut prévoir une reconversion de l'aéroport Marcel Henry. Il pourrait être reconverti en maintenant l'accueil des activités de tourisme (hélicoptère, ULM, etc.).*
- Quelle serait la longueur de la piste sur Bouyouni/M'Tsangamouji?
 - *Nous avons annoncé 2 510 m minimum pour le site de Pamandzi. Le site de Bouyouni/M'Tsangamouji se trouve, quant à lui, en altitude. En conséquence, il faudra refaire les calculs puisque l'altitude altère la performance des avions. Ce que nous pouvons dire c'est qu'il faudra au minimum 2 600 m.*
- Quand est-il de la desserte de l'infrastructure par rapport au choix d'implantation ?
 - *La desserte de l'aéroport est importante pour la DGAC, quel que soit le site retenu. A cet effet, nous avons mené une enquête passagers. Cette enquête avait pour but de connaître les priorités des passagers (temps de parcours, fiabilité du parcours, obligation de dormir à Petite Terre...). Nous réfléchissons avec les collectivités à l'amélioration de la desserte, notamment à la mise en place de navettes maritimes, etc.*

- Est-il possible d'imaginer des pontons pour relier l'aéroport à Grande Terre ?
 - *Cela fait partie des possibilités pour la DGAC, afin d'améliorer la desserte de l'aéroport. Nous sommes également en train d'étudier la création d'un terminal maritime passagers, situé entre Bandraboua et Longoni. La navette réservée aux passagers permettrait d'accueillir plus de personnes et d'optimiser le temps de trajet (soit un déplacement plus rapide que celui de la barge).*
- Est-il possible que le projet s'arrête, finalement ?
 - *Le Comité d'orientation des infrastructures a récemment rédigé un rapport public dans lequel il a émis un avis favorable à la construction d'une piste longue à Mayotte, avec un début de travaux en 2026. Dans ce rapport, on trouve le plan de financement dédié à l'opération. Les parts de financement du Conseil Départemental, de l'Etat, de l'Europe, sont précisées dans ce document. Ceci confirme à nouveau la volonté de la part du gouvernement de porter le projet jusqu'au bout.*
- Quelle est le volume cible en terme de passagers ?
 - *Dans 30 ans, le volume de passagers à Mayotte va être multiplié par 3. Dans nos projections nous ambitionnons d'accueillir 1,8 million de passagers en 2070. L'enjeu est de garantir une vision sur le long terme, pour créer un ouvrage durable.*
- Quand est-il des infrastructures/équipements annexes qui gravitent autour de l'aéroport ? (hôtel/restaurant/etc.)
 - *La piste longue contribue au développement touristique. Aujourd'hui la progression du trafic n'est pas due au développement du tourisme. Elle est due au volume de la population et à l'augmentation du niveau de vie.*
 - *Si le site de Bouyouni/M'Tsangamouji est retenu, la DGAC prévoit d'identifier des zones de développement économique qui accompagneront le projet.*
 - *Sur le site de Pamandzi, il n'y a pas de surfaces disponibles autour de l'aéroport pour du développement économique.*
 - *Nous sensibilisons déjà les collectivités sur le sujet, afin qu'elles anticipent, notamment, sur la question des hébergements pendant le chantier. Nous allons faire venir, dans le cadre de la construction de la piste longue, du personnel en nombre conséquent. Certains d'entre eux vont se déplacer avec leur famille pendant plusieurs années.*
- Est-ce que les études menées par la DGAC prennent en compte le projet d'exploitation gazière de TOTAL (dans le Mozambique) ?
 - *Oui, nous menons une étude sur l'impact du projet sur l'aménagement du territoire et le développement économique. Si nous avons l'ambition de développer un hub économique régional à Mayotte, il faut trouver une synergie entre le port, l'aéroport, les ZAC et les zones de services.*
- Que va-t-il advenir de l'opérateur actuel de l'aéroport à Pamandzi ? Comment s'organisera son déplacement vers le site final d'implantation ?
 - *Le contrat de l'opérateur se termine en 2026. Actuellement, nous ne pouvons pas nous avancer sur le sujet. Nous n'avons pas encore arrêté le montage d'exploitation qui correspond à la période de construction de la piste longue.*
- Quelle est la superficie nécessaire à l'implantation de l'aéroport à Bouyouni/M'Tsangamouji et à Pamandzi ?
 - *Sur Bouyouni/M'Tsangamouji, il est encore difficile de donner des chiffres sans les études complètes, mais globalement il nous faudra plus de 200 hectares.*
- Est-ce que les études géotechniques peuvent d'ores et déjà faire basculer la décision en faveur du site de Bouyouni/ M'Tsangamouji?
 - *Si la DGAC étudie le site de Bouyouni/M'Tsangamouji, c'est que le site est intéressant, mais il présente des avantages comme des inconvénients. Nous mènerons jusqu'au bout les études afin de comparer point par point les deux sites.*
- *Un participant fait part d'une réflexion : le sujet des études écologiques est un point de vigilance au vu de l'impact potentiel sur la faisabilité du projet.*
- Si le site alternatif est retenu, ce sera l'aéroport de la commune de Bandraboua ou de M'Tsangamouji ?
 - *Il est difficile de répondre, l'emprise du site se situe sur les deux communes.*

- En 2024 qui va choisir le site définitif ? Comment ?
 - *C'est l'Etat qui choisit, en sa qualité de maître d'ouvrage. En revanche, il ne choisit pas seul, nous menons une concertation pendant toute l'année 2023, afin de recueillir l'avis du grand public et celui des collectivités. Tous les éléments seront apportés à l'Etat pour lui permettre de prendre une décision.*
- *Réflexion d'un participant : le coût de maintenance est un point important à prendre en considération dans la logique projet (exemple : 45% d'érosion des piles béton dans le port à la Réunion). Il ne faut pas construire en milieu maritime.*

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

Christel LAUBER 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 aussi importante que les études, et 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.
 - Le site internet de la piste longue est une bibliothèque de toutes les informations du projet (lettres d'informations, vidéos ...).
 - 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.
 - Madame AUPETIT, garante de la concertation, est la représentante de la CNDP pour le projet et elle donne son avis sur les actions de concertation mises en place. Chacun peut la contacter directement s'il le souhaite (adresse sur le site de la CNDP). Elle n'a, par contre, pas d'avis sur le projet en lui-même.
 - Les cahiers d'acteurs seront proposés prochainement, ils consistent à exprimer un avis écrit sur le projet dans un cadre préétabli. Le MEDEF de Mayotte sera, le moment venu, parfaitement légitime à en rédiger un.

Echanges avec les participants et conclusion :

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

- Quel est le ressenti des petits-terriens ? Que va devenir l'hôtel Ibis ?
 - *Le site alternatif est bien accueilli par les grands-terriens en raison des sujets environnementaux, économiques et des problématiques de desserte..*
 - *Pour les habitants de Petite Terre, les avis sont plus mitigés. Il y a des habitants qui*

sont contre le site alternatif puisqu'ils y voient une perte financière (Airbnb, propriétaires de logements de transit...). D'autres habitants, quant à eux, sont pour le site alternatif pour réduire les nuisances sonores, les poussières et les embouteillages sur Petite Terre.

- Quel est le retour politique des deux maires de Petite Terre ?
 - *Quatre conseillers départementaux et le maire de Dzaoudzi ont rédigé un courrier à destination du ministre délégué à l'outre-mer. Ce courrier demande la confirmation de la construction de la piste longue et, selon ses auteurs, pour ne pas retarder le projet à Pamandzi. Quant au maire de Pamandzi il n'a pas signé ce courrier.*
- Est-ce que la société civile est prête, est-elle suffisamment sensibilisée sur le projet ? Est-ce que les collectivités territoriales sont mobilisées ?
 - *L'un des thèmes de nos études est l'aménagement du territoire et le développement économique, nous travaillons avec les intercommunalités et le conseil départemental (au sujet de l'impact sur le projet de schéma d'aménagement régional) pour anticiper, notamment le positionnement des zones d'activités.*

Fin de la réunion à 17h30.