MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

dgac direction générale de l'Aviation civile

# 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 10 MARS 2023 (ROTARY)

**Lieu :** Mayotte – L'Orient express Restaurant

**Date :** vendredi 10 mars – 17h30 à 19h30 (2h00)

**Nombre de participants :** environ 20 personnes

*Cette réunion d'information et de concertation a été organisée dans le cadre d'une réunion d'information locale avec les membres du club Rotary. Le club 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 (10')
- 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) (30')
- Echanges avec les participants (1 :13')
- Présentation des outils et modalités d'information et de concertation par Christel LAUBER, société Algoé, assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO) de la DGAC (30')
- Echanges avec les participants et conclusion (20')

### LES ELEMENTS A RETENIR DE LA REUNION :

### Présentation du projet de piste longue :

Christophe MASSON se présente puis passe la parole à Christel LAUBER, qui présente Algoé et sa mission auprès de la DGAC. M. MASSON 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 :

- **La relance du projet esquissé en 2011** :
  - Les grandes décisions depuis le débat public et l'opportunité confirmée du projet, en raison des particularités 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 n° 02.
- **Le site de Pamandzi et les principales évolutions / contraintes qui le concernent** :
  - Les risques naturels (cyclones) et ceux liés au nouveau volcan Fani Maoré (enfoncement de l'île, tsunami 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 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 n° 02.
- 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 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/MTsangamouji (avec ses avantages et ses inconvénients, en première analyse).
  - La nécessité de mener toutes les études sur ce site de Bouyouni/Mtsangamouji 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/Mtsangamouji), il constituera une amélioration certaine 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
  - La problématique des 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 mis en œuvre.
  - 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)* :

- Est-ce que le préfet va déménager si l'aéroport est localisé à Bouyouni/M'Tsangamouji?
  - *Le préfet n'est pas obligé de résider à proximité de l'aéroport. Peut-être que les choses étaient différentes il y a 50 ans, mais aujourd'hui, le choix de la résidence du préfet est complètement indépendant de l'implantation de l'aéroport.*

- Comparaison avec la route du littoral à la Réunion : est-ce que les entreprises locales seront consultées pour les matériaux et pour la réalisation de la piste longue ?
    - *Au sujet des matériaux, nous voulons absolument éviter de reproduire le cas de la Réunion. Au départ pour la route du littoral, le maître d'ouvrage a voulu importer les matériaux. Mais les matériaux livrés n'étaient pas de la qualité validé préalablement. Ensuite des procédures pour ouvrir des carrières en marche forcée ont été entamées, cela a entrainé des complications vis-à-vis des associations environnementales. La DGAC veut éviter cela, ce qui explique notre démarche de recherche de matériaux dès à présent. Il s'agit de sécuriser la ressource et le transport. Pour nous, le pire serait de se retrouver dans un chantier bloqué par manque approvisionnement en matériaux. Nous nous sommes d'ores et déjà rapprochés des associations de protection de l'environnement dès le début du projet, elles sont informées sur la manière dont nous réalisons les études environnementales, comment on analyse les impacts, y compris sur les lieux d'extractions de matériaux et les espèces protégés qu'on a pu rencontrer. Ces sujets sont traités en amont pour ne pas se retrouver dans le même cas que la Réunion.*
    - *Les entreprises locales : oui, mais il n'y aura pas que des entreprises locales. Quand on regarde sur le site de Pamandzi, on est sur des travaux essentiellement maritimes qui nécessitent des matériels spécifiques. Ces matériels existent à Mayotte mais en petite quantité. Une partie des travaux seront fait par de grosses entreprises et les travaux préparatoires (infrastructures routières ou portuaires) pourront être confiés aux entreprise locales.*
- Le projet est susceptible de réinjecter de l'argent dans l'économie locale, il faudrait éviter que seul COLAS en bénéficie !
    - *A ce stade, nous ne savons pas encore quelles entreprises seront retenues. Ce n'est pas forcément Colas, la concurrence sera ouverte.*
- Si la décision se porte sur le site Bouyouni/M'Tsangamouji, qu'adviendra-t-il de Pamandzi? Reconversion ?
    - *Le volume de passagers sur l'aéroport, même dans plusieurs dizaines d'années, ne justifie pas d'avoir deux aéroports. Donc, si le site de Bouyouni/M'Tsangamouji est retenu, toute l'activité aéroportuaire y sera transférée.*
    - *Même à la Réunion, où le volume de passagers est beaucoup plus important, le deuxième aéroport ne fonctionne quasiment pas. La gestion de deux aéroports ne serait pas rentable pour les compagnies aériennes.*
    - *Pour autant, des activités touristiques peuvent rester sur Pamandzi, il peut y avoir encore des hélicoptères, des ULM qui font le tour de Petite Terre. L'emprise même de l'aéroport à Pamandzi peut être utilisée de multiples façons, compte tenu des besoins sur Mayotte. C'est aux collectivités (conseil départemental, communauté de commune de Petite Terre..) de décider, le moment venu.*
- Est-ce que cette comparaison entre les deux sites n'est pas faite pour ralentir le processus du projet d'un nouvel aéroport ?
    - *Non, ça ne change pas notre calendrier. Sur le site de Petite Terre, il nous reste en 2023 à étudier toutes les infrastructures routières et portuaires qui sont essentielles pour le transport des matériaux. On mène toutes les études sur Bouyouni/M'Tsangamouji en parrallèle pendant l'année 2023.*
    - *Le calendrier de Pamandzi se clôture 2023, d'ici là tous les éléments d'études y compris le transports des matériaux seront finalisés. Ainsi nous pourrons engager les procédures administratives et ensuite le démarrage des travaux en 2026.*
    - *Il n'y a pas de bouleversement de calendrier que ce soit sur un site ou un autre. Le site de Pamandzi n'est pas retardé par les études de Bouyouni. Ces études sont menées en parallèle.*
- Les travaux préparatoires générés par le projet piste longue, seront-ils remobilisés à l'avenir ou déconstruits (navette marine entre Hajangoua et Pamandzi, contournement de la colline du Four à chaux, etc.)
    - *L'objectif est qu'elles puissent être réutilisables, ce sont des discussions qui sont menées avec les collectivités. Par exemple, sur le site d'Hajangoua, nous étudions la possibilité de mettre en œuvre des installations pour le transport des marchandises dans un premier temps. Dés lors que la piste sera mise en service et que les travaux seront réalisés, le site d'Hajangoua permettra potentiellement de créer de nouvelles*

*liaisons maritimes entre Grande Terre et Petite Terre, et éventuellement des liaisons maritimes à partir de Hajangoua vers Mamoudzou.*

- *Le département a un projet aujourd'hui du côté d'Iloni, mais un projet de plus petite taille (des petites navettes qui seraient mises en place). Nous travaillons avec la Cadema et le Conseil Départemental sur le site d'Hajangoua pour déterminer si on peut réutiliser ce site ultérieurement pour créer des nouvelles liaisons maritimes, qui sont nécessaires au territoire mahorais. La piste longue est un accélérateur pour certaines études sur d'autres projets.*
- *De la même manière, les infrastructures routières, en particulier la voie littorale qui est envisagée pour desservir le chantier à partir de la rue de la plage de Pamandzi en remontant jusqu'au Four à chaux, pourrait être utilisée, soit pour les déplacements en modes doux ou les transports en commun ou tout simplement pour une mise en valeur du front de mer. Ce sont des pistes de réflexions à ce jour. Nous travaillions avec le cabinet d'urbanisme qui contribue à l'élaboration du PLU de Petite Terre afin que les infrastructures créées puissent être utilisées.*

- La piste longue est-elle exposée à un risque fort d'arbitrages politique ?
  - *Effectivement c'est un arbitrage politique. C'est l'Etat au final qui décidera, mais il ne va pas décider seul et va consulter les collectivités et le grand public. C'est tout l'objet des réunions mises en place en 2023.*
  - *On mène un débat toute l'année sur le sujet, nous récoltons au fur et à mesure tout ce que le grand public nous dit. Depuis qu'on a évoqué ce site alternatif, on a déjà rencontré environ 300 à 400 personnes. On engrange toutes les informations et avis concernant les deux sites.*
    *À la fin, c'est l'Etat qui décidera en tenant compte de tout cet ensemble d'avis et toutes les études qui vont être menées, il décidera puisqu'il est le maitre d'ouvrage.*

- Compte tenu des études volcaniques est ce que le scénario de Pamandzi n'est pas déjà exclu ?
  - *Les spécialistes (BRGM, Institut de physique du globe de Paris) nous ont transmis l'état des connaissances actuelles. Le travail que nous avons fait à partir de ces hypothèses, nous a permis de simuler la hauteur des vagues, la force des vagues et comment on peut s'en protéger…*
  - *À partir de cette connaissance nous avons établi que le projet est réalisable à Pamandzi avec des protections qui sont supérieures à ce qui était imaginé auparavant. Mais personne ne sait dire comment les choses vont évoluer.*
    *La seule information que nous maitrisons concernant le risque volcanique est que le site le plus exposé aux risques naturels à Mayotte, est probablement le site de l'aéroport.*

- Quid de la formation des jeunes pour anticiper les besoins de recrutement inhérent au nouvel aéroport ?
  - *Le premier sujet concernant les ressources humaines pour le nouvel aéroport est l'hébergement de toutes les personnes qui vont venir de l'extérieur pendant le chantier. On insiste auprès des collectivités pour anticiper les besoins en hébergements.*
  - *Concernant la formation, on lance plusieurs actions, pour sensibiliser les jeunes sur les emplois qu'ils pourraient y avoir autour de ce projet. Un appel à projets auprès des collèges/lycées est lancé, afin que ces derniers puissent s'intéresser et/ou s'orienter vers les formations autour de la construction ou autour de l'exploitation de l'aéroport.*
  - *Par exemple, nous aimerions que des mahorais suivent une formation de contrôleur aérien mais cela nécessite de les informer sur la formation dès maintenant. À travers cet appel à projet et le comité de suivi des jeunes mahorais, nous souhaitons anticiper les besoins nouveaux autour l'activité aéroportuaire.*

- Site d'Hajagoua, est-ce qu'il y a des impacts visuels/paysagers des travaux préparatoires ? Si oui, dans quelles mesures les impacts paysagers sont-ils intégrés dans le projet (anticipés*) ?*
  - *Pour être transparent, les impacts visuels existeront. À Hajangoua, une fois qu'on aura réalisé la carrière, nous pourrons remettre en état plus ou moins naturellement le site (ce ne sera pas comme à Koungou, où on a encore une carrière ouverte).*
  - *Le sujet va se poser sur la Petite Terre, le paysage va changer si on rase la colline du Four à chaux et la colline juste au-dessus. Le paysage sera complètement différent. Cela va impacter les habitants de la rue de la plage ou encore le restaurant le Maracana. La vue donnera sur la digue.*

- À partir du lancement des travaux, quel délai pour la réalisation ?
    - *Sur le site de Pamandzi, la durée du chantier a été évaluée à 7 ans minimum, car il y a plusieurs contraintes :*
        - *La réalisation de toutes les infrastructures routières et portuaires pour le transport des matériaux.*
        - *L'aéroport doit continuer de fonctionner, les travaux vont se dérouler en majeure partie de nuit et sur des périodes courtes.*
        - *En milieu maritime on est soumis à des houles, des vagues hautes, ...*
    - *Sur Bouyouni/Mtsangamouji, on ne dispose pas encore des éléments, mais ça devrait être au maximum la même durée que sur Pamandzi.*
- Est-ce que l'entretien, les services, la logistique seront améliorés dans les deux cas de figures ?
    - *Dans 30 ans, le trafic de passager sera multiplié par 3. C'est une dimension qui induit des équipements importants (plus de service de restauration, de magasins...) ;*
    - *Dans les principes d'aménagements, nous allons nous projeter sur du long terme : en questionnant la manière dont les deux sites peuvent être aménagés de façon correcte pour accueillir un grand nombre de passagers et tous les services inhérents.*
- Comment sera géré ce nouvel équipement ? En Délégation ou en directe (État) ?
    - *À moyen terme, une fois que la piste longue sera en service, elle sera gérée à travers un contrat de concession, comme aujourd'hui.*
- Quid du parcours résidentiel des travailleurs actuels de l'aéroport de Pamandzi dans le cas de figure d'une localisation à Bouyouni/M'Tsangamouji ?
    - *A Mayotte, il y'a beaucoup de personnes de Grande Terre et qui travaillent en Petite Terre et vice versa. Les gens ne déménageront sûrement pas.*
    - *Pour assurer les déplacements, nous allons regarder avec les collectivités, pour chaque site, comment est assurée la desserte pour les passagers aériens et pour ceux qui y travaillent. On peut imaginer que nous allons prévoir l'utilisation de la voie maritime.*
- Comment est pensé la desserte du site de Bouyouni/M'Tsangamouji (véhicule, transport en commun, routes, etc.) ? Comment l'urbanisation va-t-elle suivre un tel développement ? Avec un étalement urbain maîtrisé ou avec une ville nouvelle ?
    - *Nous allons regarder l'impact sur l'aménagement du territoire d'une façon globale. Au-delà de l'aéroport, il y a une volonté de développement portée sur tout le secteur Ouest (Sada, Combani..). Dans ces réflexions, il y a un volet habitat/logement intégré dans le SAR. Il y a aussi l'idée d'une ville nouvelle pour répondre aux besoins qui pourraient voir le jour dans tout le secteur. Les résultats de ces réflexions seront connus au cours de l'année 2023.*
    - *Sur le sujet aéroportuaire, la localisation de l'aéroport dans le Nord, crée un potentiel de surface donc du développement économique et des synergies à trouver avec le port (sujet gazier). Toutes ces réflexions sont étudiées de façon globale.*
    - *Si le site est situé à Bouyouni/M'Tsangamouji , il faudra créer les conditions pour se rendre à l'aéroport facilement et éviter la situation actuelle. L'idée est d'étudier la solution de transports en commun ( taxi ou bus de rabattement, navettes maritimes) vers un terminal maritime dans le Nord (entre Bandraboua et Longoni) depuis Hajangoua, Mamoudzou, Petite Terre.*
- L'estimation de 3 fois plus de passagers d'ici 30 ans n'est-elle pas sous-évaluée ? Notamment au regard du hub et du développement touristique
    - *Il n'y a pas de volonté de tourisme de masse à Mayotte. Les deux facteurs d'augmentation du trafic de passagers sont principalement la population qui augmente et le niveau de vie qui augmente. Ce n'est pas le tourisme qui est vecteur le plus important de l'augmentation du trafic aérien.*
- Comment les 6 sites alternatifs ont-ils été évincés ?
    - *Dans un projet comme celui de la piste longue, nous avons l'obligation de justifier l'implantation choisie. Nous avons sélectionné le site Bouyouni/M'Tsangamouji au regard de plusieurs critères : le relief, l'orientation par rapport aux vents dominants, ... Le site de Bouyouni/M'Tsangamouji est le seul site qui présente des volumes de terrassement raisonnables. De plus, d'un point de vue environnemental, il n'y a pas de grands enjeux.*
- Quel est le ressenti de la population face aux deux scénarios ?
    - *Majoritairement, le scénario Grande Terre est très bien accueilli par le grand public,*

*pour des raisons de répartition du développement économique, de désengorgement de la commune de Mamoudzou. Dans le même temps, nous avons des remarques sur l'impact de l'aéroport sur le secteur agricole, néanmoins, elles restent minoritaires.*

- *Le retour des personnes qui habitent à Petite Terre est plus partagé. Certains souhaitent préserver l'aéroport au regard de l'activité qu'il génère. D'autres sont surtout sensibles aux nuisances sonores et à la poussière. Certains commerçants affirment que le commerce ne fonctionne pas grâce à l'aéroport. D'autres pensent qu'au regard du volcan ou de l'impact environnemental, il serait plus sage de construire l'aéroport ailleurs.*

- Est-ce qu'une étude d'impact sociétale a été menée, notamment pour considérer la démographie galopante de Mayotte ?
  - *Globalement, les sujets concernant l'évolution de Mayotte c'est le SAR qui les traitent.*
- Est-ce que le monopole d'Air Austral touche à sa fin avec la piste longue ? Cette nouvelle piste est synonyme de concurrence entre les compagnies aériennes ?
  - *Les problèmes sur la piste actuelle sont la longueur de la piste mais aussi les obstacles (colline et mosquées). Cette situation crée des contraintes pour les compagnies aériennes, et rend obligatoire la formation des pilotes aux conditions de l'aéroport de Mayotte, créant ainsi un frein à l'arrivée de nouvelles compagnies. Avec la futur piste, ces freins n'existeront plus. L'arrivée de nouvelles compagnies sera favorisée.*
  - *Nous avons d'ores et déjà consulté les compagnies aériennes. Au moins 5 d'entre elles se sont déclarées intéressées.*
- Quid du ressenti de la population et des politiques à propos de la piste longue ? Est-ce que le scénario Pamandzi est davantage défendu ?
  - *Nous avons déjà rencontré la quasi-totalité des élus en fin d'année dernière. Globalement le ressenti est sensiblement le même que celui de la population.*
- En 2026, au vu du temps électoral fort, est ce qu'un abandon du projet est envisageable ? Au vu des échanges politique actuels !
  - *Comme indiqué dans l'introduction, il y a eu un abandon en 2013. Il y a 10 jours, le Comité d'Orientation des Infrastructures a publié un rapport public dans lequel il a réexaminé toutes les infrastructures en France (métropole et outre-mer), le projet de piste longue y est cité. La première ministre a pris position pour le scénario de programmation incluant le projet de piste longue avec un début de travaux en 2026. La volonté est là.*
  - *Le Président de la République a affiché cet engagement. Aujourd'hui nous menons concrètement les démarches pour réaliser ce projet. Et on peut faire un constat : les financements nécessaires aux études ont toujours été couverts par l'Etat et le Conseil Départemental, donc la volonté existe.*
- Quel est le coût global de l'opération ?
  - *Sur le site de Pamandzi, c'est autour de 550 et 700 millions d'euros, il faut affiner avec les questions d'approvisionnement en matériaux, d'infrastructures routières et portuaires.*
  - *Sur Bouyouni/M'Tsangamouji, il n'y a pas encore de chiffre. Ce chiffre va dépendre essentiellement des résultats des sondages des sols et de la nature des matériaux.*
- Vous parlez d'échanges avec le public, certaines personnes ne parlent et ne comprennent pas le français, avez-vous dans vos équipes des jeunes mahorais ?
  - *Oui, parmi les personnes qui nous accompagnent dans la mise en œuvre du projet nous avons des mahorais.*
  - *Ensuite tous les éléments d'études sont présentés dans des films simples, en français, mais aussi en shimahorais et en kibushi,afin que le maximum de personnes puisse y accéder.*
  - *Lorsque nous tenons des permanences (Pamandzi/Mtsangamouji), des stands itinérants, nous sommes toujours accompagnés d'au moins une personne qui parle shimahoré et/ou kibushi.*
- Est-ce qu'il y a des déjà des entreprises qui vous ont sollicité ?
  - *Nous avons déjà des entreprises qui nous sollicitent pour avoir des renseignements sur le projet.*

## 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 – comme déjà évoqué - 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.
    - 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 pré-établi. Le club Rotary sera, le moment venu, parfaitement légitime à en rédiger un.

## 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) :

- Allez-vous vous rendre dans une émission radio, télé pour informer la population ?
    - *Monsieur Masson se rend régulièrement dans les émissions télévisées tel que Kalaoidala ou Kwezi Tv. Fin 2023, lorsque nous serons en possession de tous les éléments nous organiserons un évènement particulier (débat ou table ronde) pour discuter de tous les sujets en même temps. Juste avant de prendre la décision sur le choix du scénario.*
- Est-ce qu'il y'a un forum des métiers aéroportuaires pour les jeunes ?
    - *Il y a cette démarche avec le comité de suivi des jeunes mahorais. A côté, il y a une autre démarche qui est menée par la DGAC et le Rectorat. Nous souhaitons mettre en place un tutorat entre lycéens et spécialistes des métiers de l'aéroport. L'idée est d'accompagner les jeunes pendant plusieurs années afin que ils aillent jusqu'à la fin de la formation.*
- Au sujet du tourisme, vous avez dit que Mayotte n'a pas vocation à faire du tourisme de masse. Au vu du potentiel du territoire et de son futur développement et du manque de lits, c'est vers ça que l'on tend. Aujourd'hui Mayotte n'a pas d'insdustrie locale sur laquelle s'appuyer, est ce qu'il ne faut pas s'appuyer sur le tourisme ?
    - *Concernant le choix du tourisme de masse ou non, ce n'est pas la position de la DGAC que nous exprimons. C'est le constat que l'on peut faire. Dans les persepectives et*

*dans le SAR, ce n'est pas le développement du tourisme de masse qui est prévu sur le moyen terme. A l'avenir, les choix politiques peuvent être différents. Ce qui est important, c'est les aménagements que nous prévoyons, afin qu'ils puissent répondre à des inflexions politiques notamment dans le développement touristique.*

- L'aéroport va permettre aux jeunes de quitter Mayotte pour aller étudier à l'extérieur, on parle de tourisme mais il s'agit aussi de la mobilité.
    - *La mobilité est un sujet essentiel pour nous. Il s'agit de favoriser les déplacements (aller étudier ou aller voir des proches). Les personnes en métropole aspirent à revenir à Mayotte seulement si les conditions sont réunies. On en revient aux sujets de développement territorial.*
- Le sujet des passagers a été traité mais pas le sujet du transport de marchandises.
    - *L'objectif de la piste longue est de favoriser la concurrence, et d'augmenter les liaisons directes avec la métropole. Un des autres objectifs est de développer le fret rapide qui va venir compléter le fret maritime.*
- Est-ce que les prix des billets vont réellement baisser avec la piste longue ?
    - *Grâce à la piste longue, on va lever les freins à l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes à Mayotte. Naturellement, lorsqu'il y'a de la concurrence, les prix baissent. La piste longue est un outil pour favoriser la concurrence. Il faut garder en tête que la diminution des prix dépend aussi de la politique commerciale des compagnies.*
- Quand est-il du prix du kérosène ?
    - *Total fait venir les carburants et a la capacité de stocker ses carburants. L'aéroport lui aussi paut stocker du corburant.*
    - *Le prix des carburants est lié au volume de trafic . Plus on aura besoin de carburant, plus les prix vont baisser.*
- Quand on parle de formation et de métier, on pense aussi à former des pilotes mahorais ?
    - *Cela fait partie de notre démarche de tutorat, ce n'est pas seulement pour le personnel DGAC, c'est pour toute l'activité aéronautique y compris pour ceux qui veulent se destiner à être pilote. L'école nationale de l'aviation forme des jeunes qui vont dans des sociétés privées.*

Christel LAUBER conclut la réunion en indiquant que pour toutes les questions concernant les réunions d'initiatives locales et les cahiers d'acteurs, les participants peuvent se rapprocher du Facebook de la piste longue. Monsieur Masson ajoute que si quelqu'un à une question à titre individuel, il peut poser la question sur le site internet de la piste longue.

Fin de la réunion à 19h30.