

PISTE LONGUE DE L'AÉROPORT DE MAYOTTE

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

SYNTHÈSE DES RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE EN LIGNE SUR LA COMPARAISON DES SITES DE PAMANDZI ET DE BOUYOUNI / M'TSANGAMOUJI FÉVRIER À DÉCEMBRE 2023

CONTENU DU QUESTIONNAIRE EN LIGNE

Vidéo de présentation des objectifs et des thèmes des études de comparaison des sites, puis questionnaire ci-dessous :

Parmi les sujets qui seront étudiés en 2023, quels sont pour vous les plus importants ? (4 réponses maximum)

- ☐ Principes d'aménagement de l'aéroport (longueur de piste, parkings avions, aérogare...) et potentiel de développement économique autour de l'aéroport
- ☐ Besoins et ressources en matériaux pour construire la piste longue
- ☐ Coût du projet et évaluation socio-économique
- ☐ Desserte du site de l'aéroport (routes, liaisons maritimes...) et impact du site d'implantation sur l'aménagement et le développement de Mayotte
- ☐ Activités humaines (agriculture, pêche...)
- ☐ Risques naturels (séismes, tsunamis, cyclones, glissements de terrain) et industriels (stockage du carburant pour les avions)
- ☐ Milieux naturels (faune et flore) et cadre de vie des habitants (bruit...)
- ☐ Ressource en eau et qualité des eaux (préservation pour l'alimentation en eau potable...)

Avez-vous une remarque complémentaire ? (expression libre)



NOMBRE DE CONTRIBUTIONS RECUEILLIES

(au 11 janvier 2024)

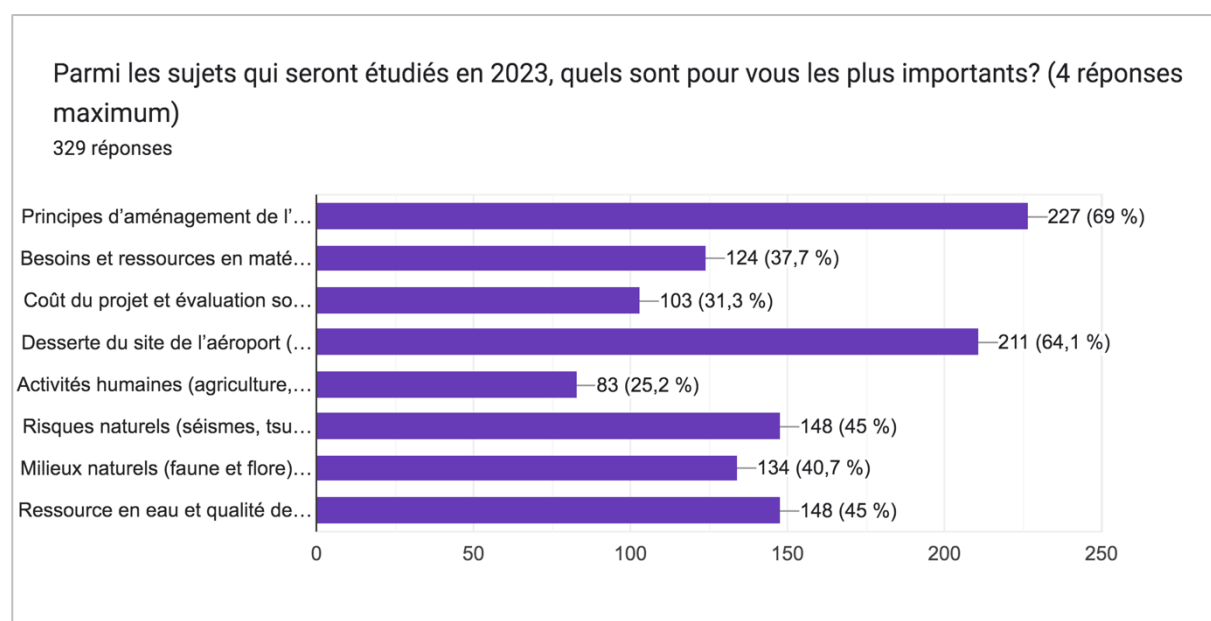
RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE	REMARQUES COMPLÉMENTAIRES
335	57

SYNTHÈSE DU CLASSEMENT DES THÈMES D'ÉTUDE

Tous les sujets à l'étude en 2023 pour alimenter la comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji **ont obtenu des réponses** : ils ont donc tous suscité de l'intérêt ou des attentes.

Les quatre sujets considérés comme les plus importants par les répondants sont :

- **principes d'aménagement** de l'aéroport (longueur de piste, parkings avions, aérogare...) et **potentiel de développement économique autour de l'aéroport** : près de 70 % des réponses ;
- **desserte** du site de l'aéroport (routes, liaisons maritimes...) et impact du site d'implantation sur **l'aménagement et le développement de Mayotte** : près de 65 % des réponses ;
- **risques naturels** (séismes, tsunamis, cyclones, glissements de terrain) **et industriels** (stockage du carburant pour les avions) **et ressource en eau et qualité des eaux** (préservation pour l'alimentation en eau potable...) : 45 % des réponses pour l'un et l'autre.



SYNTHÈSE DES REMARQUES COMPLÉMENTAIRES

Les remarques complémentaires regroupent des questions, avis ou positions exprimés librement par les répondants.

Elles ont porté sur 5 thématiques. La thématique de la comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji a été majoritaire dans les remarques.

LES THÉMATIQUES DES REMARQUES COMPLÉMENTAIRES
Le prix du billet d'avion
L'avancement du projet de piste longue
Les retombées économiques du chantier
La comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji
Le questionnaire en ligne

Tous les sujets abordés dans les remarques complémentaires sont restitués dans les pages qui suivent, thématique par thématique.

Les thématiques sont illustrées par des questions et avis représentatifs, présentés entre guillemets et tels qu'ils ont été formulés par les répondants au questionnaire.

Le maître d'ouvrage apporte des réponses ou des compléments d'information dans des encadrés au fil du texte.

- **Le prix du billet d'avion**

Des doutes ont été émis sur la baisse du prix du billet avec la piste longue :

- « Expliquer que les prix vont baisser c'est se prendre pour le nombril du monde et mentir à la population. L'aérien au niveau mondial se tend et les prix vont devenir de plus en plus élevés pour se déplacer, c'est pour cela que l'on parle de sobriété pour éviter un effondrement de tout le système brutalement. »
- « La longueur de la piste n'impactera pas sur les prix, quoi qu'il en soit puisque l'état d'évolution de ce territoire, invite à considérer les indigènes de l'île de Mayotte, "vache laitière" sur tous les plans. »

RÉPONSE/COMPLÉMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Le prix du billet d'avion est du ressort des compagnies aériennes. Le coût du billet d'avion entre Mayotte et la métropole est le plus élevé des Départements et Régions d'Outre-Mer. Il s'explique notamment par les importantes contraintes de l'aéroport de Mayotte Marcel-Henry : la longueur de sa piste (1 930 mètres) et la présence d'obstacles au nord de la plateforme (collines, développement urbain, etc.) ne permettent pas de s'affranchir des aléas climatiques et génèrent des restrictions d'exploitation. Ces caractéristiques obligent aussi les compagnies aériennes à former spécifiquement leurs pilotes aux conditions de décollage et d'atterrissage sur l'aéroport de Mayotte.

Cette situation constitue un frein à l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes et ne contribue pas à élargir la concurrence entre elles.

Le projet de piste longue contribuera à l'émergence d'une plus grande concurrence, ce qui favorisera naturellement la diminution du prix du billet d'avion.

- **L'avancement du projet de piste longue**

Les personnes qui se sont exprimées sur cette thématique ont toutes fait part de leur impatience à voir le projet se réaliser :

- « Faites-nous cette piste longue. »
- « Peu importe l'endroit, il nous faut une piste longue au plus vite. Vous prendrez la bonne décision qui convient au plus vite. »
- « L'heure n'est plus à une étude encore moins à une étude de comparaison. »
- « Espérons qu'un jour cela verra le jour ! »
- « Et, avec tout cela, pensez vous qu'avant 2100, la nouvelle piste sera en service ? »
- « C'est quand que vous le faites vraiment ??? »

RÉPONSE/COMPLÉMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- L'année 2023 a été consacrée aux études complémentaires sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, sur Grande-Terre, et à la comparaison entre ce site et celui de Pamandzi.

Ces études ont permis de disposer de tous les éléments qui permettront de définir les caractéristiques techniques du projet, de justifier le site d'implantation de la piste longue et de préparer en 2024 le lancement du processus de déclaration d'utilité publique.

Un temps de concertation spécifique sur la comparaison des sites est prévu début 2024 pour présenter l'ensemble des résultats d'études au public et recueillir le maximum d'avis, remarques, questions, suggestions, points d'attention et positions. Il permettra d'éclairer l'État sur le choix d'un site d'implantation de la piste longue et sur les points d'attention et enjeux à prendre en compte dans la suite du projet.

Le lancement du chantier est prévu en 2026 quel que soit le site retenu.

- **Les retombées économiques du chantier**

Ce sujet a été abordé une fois pour relever l'intérêt d'anticiper les formations :

- « Il serait intéressant de communiquer sur les métiers concernés par les travaux car beaucoup d'entre nous qui vivons en métropole souhaitons revenir pour travailler, et ceux qui sont sur place souhaiteraient certainement connaître les métiers et se former en avance. »

RÉPONSE/COMPLÉMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Comme dans tout grand chantier, des emplois seront créés pour réaliser les travaux mais aussi pour répondre à des besoins supplémentaires liés à l'installation de familles à Mayotte pour la durée du chantier (main d'œuvre spécialisée). Des mesures concernant l'emploi et la formation pourront être prises en temps voulu, en partenariat notamment avec les collectivités locales de Mayotte. Il est important que les acteurs locaux, publics ou privés, se mobilisent dès maintenant notamment pour réfléchir au développement économique et préparer l'arrivée de touristes et d'entreprises.
- Des actions sont également menées par la DGAC en prévision du développement des emplois sur la plateforme aéroportuaire en exploitation pour les différents métiers nécessaires et classiques pour un tel équipement.

- [La comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji](#)

Les accès au site de l'aéroport

L'accessibilité au site de l'aéroport a fait partie des sujets régulièrement abordés dans la comparaison entre les sites.

Les personnes qui ont fait des remarques sur ce thème ont souligné les facilités d'accès pour une majorité de Mahorais au site de Bouyouni / M'Tsangamouji, sur Grande-Terre, et l'intérêt de ce site pour désengorger Mamoudzou :

- « Site en Grande-Terre à privilégier car barger pour prendre l'avion est vraiment contraignant. »
- « L'avantage sur Grande-Terre est que le moyen de transport des personnes souhaitant se rendre à l'aéroport sera très facile par rapport à Petite-Terre vu l'arrêt des barges à 1 h ou 2 h du matin de mémoire. En y mettant aussi les moyens d'hébergement, Grande-Terre possède de nombreux hôtels en cas d'imprévu du dernier moment, aussi pour les accompagnateurs. »
- « Au vu de l'évolution exponentiellement négative du transit routier / maritime autour de Mamoudzou, l'emplacement de Bouyouni offrirait une bouffée d'air plus que nécessaire au territoire en extrayant les transports liés à l'aéroport de la zone de Mamoudzou / Petite-Terre. »
- « Un aéroport en Grande-Terre serait une très bonne chose pour éviter les contraintes liées à la traversée en Petite-Terre. C'est une évidence. »
- « Privilégier la possibilité de construire cet aéroport en Grande-Terre, les embouteillages sont un véritable fléau social autant qu'économique. Nous ne pouvons pas dire que nous sommes à la recherche d'une phase de développement du territoire si cela entraîne encore plus de contraintes pour la population et les touristes à l'avenir. »

Une personne a indiqué que le déplacement de l'aéroport sur Grande-Terre nécessitera d'améliorer le réseau routier :

- « Si on déplace la piste d'atterrissage, ça va engendrer encore plus d'embouteillages du fait des aller-retour, donc il faudra améliorer les routes pour envisager un déplacement de la piste. »

Deux autres ont mis en avant des avantages dans l'accès à l'aéroport sur le site de Pamandzi :

- « Quid du transport en venant de l'aéroport sur Grande-Terre pour aller dans le centre quand on sait aujourd'hui combien c'est difficile de trouver un taxi au départ de Mamoudzou vers l'extérieur ou pire entre village... Beaucoup de complications. »
- « Je préfère plutôt que l'aéroport reste au même endroit : pas d'embouteillages pour l'aller, ça offre une belle traversée. »

RÉPONSE/COMPLÉMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Les études de 2023 ont permis d'évaluer les trafics actuels et futurs sur les axes routiers concernés par la desserte de l'aéroport et de rechercher les meilleures modalités de desserte possible : quel que soit le site d'implantation retenu, il sera possible d'accéder à l'aéroport par le réseau routier (véhicules particuliers, bus de rabattement, taxis...) et par des liaisons maritimes depuis ou vers les pôles d'échanges multimodaux de Petite-Terre et de Mamoudzou et depuis ou vers deux terminaux maritimes à créer dans le cadre du projet, l'un au nord à Bandraboua, l'autre au sud à Hajangua.

Les résultats d'études sur la desserte seront mis à la disposition de tous lors du temps de concertation sur la comparaison des sites.

Le développement économique autour de l'aéroport et l'aménagement du territoire

Des remarques ont porté sur le fait que l'aéroport constitue un moteur de développement économique ou sur la nécessité d'aborder ce sujet de manière globale, à l'échelle de l'île :

- « Il serait judicieux de mettre encore plus en avant l'aspect du développement économique de l'ensemble du territoire de Mayotte. Car oui ce projet aura un grand impact sur ce sujet. La Petite-Terre est le parfait exemple, car même avec une petite aérogare, cette partie de l'île est mieux développée que le reste. »
- « Les questions de desserte et de développement économique doivent être étudiés dans la globalité de Mayotte, et pas simplement autour de l'aéroport. »
- « Supposons que le projet se réalise, où est-ce qu'ils vont loger les touristes, saisonniers, etc. ? Donc faudra aussi penser à ça, l'infrastructure et compagnie... »

Une personne a relevé qu'un aéroport à Bouyouni / M'Tsangamouji offrirait des synergies avec le port de Longoni :

- « Potentiel de développement du nord de Mayotte, avec la proximité du port de Longoni. »

Une autre a demandé que « le commerce soit pris en compte ».

D'autres participants ont souhaité le maintien de l'aéroport sur le site de Pamandzi qu'ils jugent favorable pour le tourisme et l'économie de Petite-Terre :

- « C'est meilleur de descendre de l'avion en Petite-Terre et ensuite de prendre la barge pour regagner la Grande-Terre. Le tourisme commence déjà sur cette traversée en grandeur nature : vue imprenable sur le lagon, contemplation des îlots autour, un vent berçant et caressant notre visage... Un bien-être est né, une inspiration de la planification des vacances en partant du premier aperçu. »
- « La Petite-Terre n'a comme ressource économique que l'aéroport. S'il faut relever le niveau du plateau alors faisons-le et soyons équitables vis-à-vis des autres Mahorais. La Grande-Terre compte déjà un port international, des stations électriques, gaz... zone industrielle, commerce, développement de Caribus... »
- « La nécessité est l'allongement immédiat de la piste actuelle : il s'agit là d'une nécessité vitale et économique. »

RÉPONSE/COMPLÉMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Pour éclairer la réflexion sur l'implantation de la piste longue, les études de 2023 se sont attachées à analyser l'impact d'un déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji sur l'aménagement du territoire et le développement économique de Mayotte, en intégrant les questions de rééquilibrage territorial, de mobilité, de logement, le tourisme, les impacts sur l'économie et l'aménagement de Petite-Terre d'un déplacement de l'aéroport sur Grande-Terre et la reconversion du site actuel de l'aéroport de Pamandzi.

Les résultats d'études sur l'impact du site sur l'aménagement et le développement de Mayotte seront mis à la disposition de tous lors du temps de concertation sur la comparaison des sites.

Le foncier et l'activité agricole

Certains ont insisté sur l'importance des impacts du site de Bouyouni / M'Tsangamouji sur le foncier et sur l'activité agricole :

- « Ce qui me surprend c'est que les 200-300 hectares à Grande-Terre recherchés, c'est une perte sèche pour un territoire insulaire d'une superficie de 374 km² avec autant d'enjeux fonciers. »
- « Pour l'option Bouyouni, pensons aux conséquences indirectes : où iront les centaines d'agriculteurs déplacés ? Inexorablement dans les endroits restants c'est-à-dire les milieux naturels notamment la forêt. Cette option est une aberration. »
- « J'espère qu'il y a des élus capables de réfléchir afin de préserver Bouyouni pour l'agriculture car beaucoup de produits sont importés. Déjà on a quasiment plus de la pluie à Mayotte. »

Une question a porté sur les compensations :

- « Y a-t-il une compensation équivalente lorsqu'une parcelle est prise ? »

RÉPONSES/COMPLÉMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Les sujets du foncier et de l'activité agricole font l'objet d'une attention particulière. Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji et les sites d'extraction de matériaux nécessaires pour le site de Pamandzi se situent dans des zones majoritairement agricoles. Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji nécessite un foncier important ; un besoin de foncier existe également pour les sites d'extraction d'Hajangua et de Petite-Terre (collines de Labattoir et du Four-à-Chaux) si le projet est réalisé à Pamandzi et pour les terminaux maritimes à Bandraboua et à Hajangua.

Les études de 2023 se sont attachées à mesurer les surfaces concernées et leur potentiel agronomique et à donner une vision exhaustive de l'activité agricole présente et des projets et stratégies de développement de l'activité. Les résultats des études sur ce thème seront mis à la disposition de tous lors du temps de concertation sur la comparaison des sites.

- Des mesures pour réduire ou compenser les impacts du projet sur l'activité agricole seront proposées. Trois types de solutions seront possibles :
 - une indemnisation financière pour ceux qui ne souhaiteront pas continuer une activité agricole ;
 - la recherche d'un terrain avec des caractéristiques proches de l'existant, notamment de type « jardin mahorais », pour ceux qui souhaiteront poursuivre une activité agricole ;
 - une compensation collective permettant d'aider à la structuration d'exploitations agricoles, via par exemple un financement pour des appels à projets.

Les mesures seront étudiées au cas par cas afin de répondre au mieux aux situations particulières. Elles seront détaillées précisément dans la suite des études, une fois le site d'implantation retenu.

L'environnement naturel et les risques naturels

Un participant a demandé si la hausse du niveau de la mer a été prise en compte dans les études :

- « D'ici 2100, le niveau de la mer pourrait monter de 2 mètres... je n'ose pas vous demander si vous avez pris cet aléa en compte ? et, côté volcan, le risque tsunami... demandez aux chercheurs quelle serait la hauteur de la vague... Pourquoi, en cas de tsunami, le port de Longoni sera détruit ? et la nouvelle piste, pourquoi serait-elle épargnée ? »

Des personnes ont indiqué préférer le site de Bouyouni / M'Tsangamouji en raison des impacts de la piste longue à Pamandzi sur le lagon et en raison des risques naturels sur le site de Pamandzi :

- « J'aimerais avoir un aéroport en Grande-Terre parce qu'on évitera de détruire le lagon. »
- « La piste longue dévastera ce qu'il reste de Mayotte et ne rendra pas le territoire plus attractif. C'est une promesse et un mensonge de politicien qui fait miroiter la solution miracle au Mahorais via cette piste longue. Mayotte peut attirer si on décide de développer le tourisme lié au lagon, sa faune et sa flore. Abîmer le lagon pour construire plus grand n'est en rien une solution. »
- « En Grande-Terre la piste longue présente beaucoup d'avantages par rapport à Petite-Terre, notamment par rapport aux risques naturels vu le contexte actuel sur la piste de Pamandzi. »
- « Un aéroport ne peut pas être construit dans une zone à risque de submersion marine donc je suis pour la construction à Bouyouni/M'Tsangamouji. »
- « Pas de risques avec l'emplacement de la piste longue à Bouyouni/M'Tsangamouji. »

Certains ont insisté sur les enjeux environnementaux sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « Je suis de la Grande-Terre, je ne souhaite surtout pas que l'on s'accorde à détruire le peu de verdure, de ressources en eau qui fait défaut lourdement à ce territoire. J'étais consternée quand j'ai aperçu sur un manguier à Bandramaji, un écriteau annonçant ce projet piste longue dans cette zone. »
- « Mayotte a besoin de la faune et des fleurs, si vous allez encore détruire Bouyouni pour un nouvel aéroport dont nous n'avons aucunement besoin, qu'est-ce qui nous reste à la fin ? »

Une personne a considéré que les impacts sont très importants sur l'un et l'autre site :

- « L'option Bouyouni/M'Tsangamouji aura un impact énorme sur la biodiversité en coupant l'île en deux et évitant ainsi les déplacements de la faune. L'option Petite-Terre est également une aberration mais pour la biodiversité marine. »

RÉPONSES/COMPLÉMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Le site de l'aéroport de Pamandzi est devenu l'un des plus sensibles de Mayotte en termes de risques naturels depuis l'émergence en 2018 du volcan Fani Maoré à 50 kilomètres à l'ouest de Petite-Terre. Les risques naturels concernant ce site ont été étudiés en 2021 et 2022 dans le cadre des travaux préparatoires, en intégrant une hausse du niveau de la mer de 2,28 mètres à l'horizon de 100 ans et les risques liés aux séismes, aux cyclones et aux tsunamis qui pourraient être engendrés par le volcan. La conception de la piste longue sur ce site intègre ces risques : des mesures sont prises pour y faire face avec notamment une hauteur importante du remblai-digue supportant la piste et la mise en place d'une carapace de protection. Des aménagements pour mettre hors d'eau les équipements essentiels de la plateforme aéroportuaire seront également nécessaires. Le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, éloigné du littoral, n'est pas soumis à ces risques.
- Les études de 2023 ont analysé les impacts du projet sur l'environnement naturel (milieu naturel marin, milieu naturel terrestre) et sur le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air, etc.) sur l'un et l'autre site. Les résultats seront mis à disposition durant le temps de concertation sur la comparaison des sites.
- Les informations sous la forme de panneaux sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji concernaient la réalisation de sondages géotechniques et de mesures sur le terrain réalisés dans le cadre des études de 2023 sur la piste longue. Ils ne présagent pas de l'implantation de la piste longue sur ce site.

L'organisation du chantier

Deux remarques ont été faites sur cette thématique :

- « Tous les jours des personnes voyagent, si l'aéroport de Pamandzi est en travaux cela va créer un problème avec ceux qui veulent voyager en avion. »
- « Sur Grande-Terre, cela facilitera l'acheminement des matériaux. »

RÉPONSES/COMPLÉMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Le chantier sur le site de Pamandzi devra être mis en œuvre en maintenant l'aéroport en exploitation ceci afin d'assurer le maintien de tous les vols desservant Mayotte. L'organisation du chantier est prévue pour cela en trois étapes :
 - une première pour réaliser les aménagements nécessaires à l'acheminement des matériaux : déviation de la RN4 pour la circulation générale, création de voies de chantier et d'installations portuaires au pied de la colline du Four-à-Chaux et à Hajangua ;
 - une deuxième pour construire une nouvelle piste provisoire, qui prendra le relais de la piste actuelle afin d'assurer la continuité de l'exploitation aérienne, en reportant néanmoins provisoirement tous les vols à destination de la métropole sur La Réunion ;
 - une troisième pour finaliser la piste longue.

- Les études de 2023 ont permis de vérifier que le projet sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji limitera, grâce à l'équilibre des déblais et des remblais sur place, les apports de matériaux de remblai depuis des sites extérieurs. Des granulats pour les matériaux drainants en base de remblais, les chaussées et les divers ouvrages en béton seront nécessaires : ils seront extraits du site de Mlima Mahojani, très proche du chantier (à environ 3 kilomètres).
-

Le coût du projet

Une personne a considéré que « Bouyouni sera la solution plus économique ».

RÉPONSE/COMPLÉMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les coûts actualisés pour les deux sites seront disponibles lors du temps de concertation sur la comparaison des sites.

Le devenir de l'aéroport à Pamandzi

Plusieurs participants ont questionné sur le devenir de l'aéroport à Pamandzi si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu ou ont fait des suggestions, en particulier celle de conserver deux aéroports à Mayotte :

- « Si le projet se faisait sur Grande-Terre, que deviendrait le site actuel ? Il faudrait également de l'argent pour le transformer et en quoi le transformer ? »
- « Que deviendrait l'actuel aéroport ? »
- « Mettre en place un EHPAD de luxe en Petite-Terre à la place de l'aéroport pour y faire venir du monde. »
- « Si le site d'implantation change, cela n'enlèvera rien à Pamandzi. L'aérogare actuelle peut être gardée et faire office de second aérogare comme dans d'autres départements (La Réunion, Île-de-France, etc..). »
- « Rien n'empêche notre île d'avoir deux aéroports encore faut-il que nos politiques s'y mettent et arrêtent des faire-valoir de La Réunion. »
- « Je pense que deux aéroports à Mayotte c'est possible aussi ! Laisser celui de Pamandzi pour les petits avions qui ne nécessitent pas une grande piste et celui à Bouyouni pour les gros avions qui nécessiteraient une longue piste. »

Une personne a interrogé spécifiquement sur le devenir de l'aérogare en cas de déplacement de l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji :

- « À quoi bon de gaspiller des budgets sur l'aérogare si vous allez abandonner l'aéroport plus tard ? »
-

RÉPONSES/COMPLÉMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Il ne sera pas possible de conserver deux aéroports à Mayotte car cela constituerait des coûts supplémentaires pour les compagnies aériennes. La suggestion de conserver des vols régionaux (vers Madagascar ou La Réunion par exemple) depuis l'aéroport sur le site de Pamandzi n'intéressera pas les compagnies aériennes : en effet, ce sont les mêmes qui réalisent les vols et les vols intercontinentaux. Une séparation de leurs activités n'irait pas dans le sens de la baisse du prix du billet d'avion.
- Si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu, l'ensemble de l'aviation commerciale (passagers et fret), l'aviation générale et l'aviation militaire y seront déplacées. Dans ce cas, de nombreuses utilisations de l'aéroport de Pamandzi, génératrices de développement économique, pourraient être envisagées : maintien d'une activité d'aviation de loisirs (tours d'hélicoptères, parachutisme, ULM...), développement touristique, développement urbain, développement d'un pôle administratif et d'enseignement, etc. Ce type de décision sera du ressort des collectivités (Département de Mayotte, Communauté de communes de Petite-Terre...).

Pour éclairer cette réflexion, les études de 2023 ont analysé différents scénarios de reconversion de l'aéroport de Pamandzi et l'impact d'un déplacement de l'aéroport sur l'économie et l'aménagement de Petite-Terre. Elles ont précisé les impacts sur les emplois mais aussi les opportunités pour maintenir des activités existantes (taxis, hôtels, restaurants...) et en développer d'autres. Ces éléments seront mis à la disposition de tous lors du temps de concertation sur la comparaison des sites.

- Dans tous les scénarios étudiés, il est possible d'intégrer à la reconversion de l'aéroport de Pamandzi l'aérogare en cours d'extension.

Les positions sur les sites d'implantation

De nombreux participants ont indiqué leur préférence pour l'un ou l'autre site d'implantation :

- « Piste à Pamandzi. »
- « Laissons l'aéroport à Pamandzi. »
- « Je pense que vous devriez prolonger la piste de Pamandzi. »
- « Laissons l'aéroport à Pamandzi, quel que soit le coût, le prolongement doit se faire sur le site existant. »
- « Nous avons déjà un aéroport, quel gâchis d'en créer un autre (économique, écologique). »
- « J'aimerais que l'aéroport reste en Petite-Terre. »
- « Il faut que cela reste en Petite-Terre. »
- « L'aéroport de Pamandzi a déjà fait l'objet de plusieurs études. Le débat public a eu l'approbation de la population, les études sont faites. L'espace y est, pourquoi chercher ailleurs avec des millions d'euros de plus ? Retenez cette piste de Pamandzi. »
- « Pamandzi reste et restera pour les Mahorais l'aéroport historique, il convient ici d'allonger cette piste et d'en faire un aéroport répondant aux exigences d'accueil des gros porteurs. Arrêtons les diversions, la piste longue que les Mahorais et Mahoraises veulent est celle de Pamandzi. »
- « Personnellement je pense que la Petite-Terre n'est plus adaptée. »
- « Je suis pour la construction de l'aéroport en Grande-Terre. »
- « Mon souhait est que la piste longue soit construite en Grande-Terre. »
- « Il faut que la piste se fasse en Grande-Terre. »
- « Je voudrais que la piste se fasse en Grande-Terre. »
- « Je préfère à Grande-Terre. »
- « Construction de l'aéroport en Grande-Terre. »
- « Je préfère que l'aéroport soit fait en Grande-Terre. »
- « Je pense que c'est mieux construire la piste longue à Bouyouni/M'Tsangamouji : le terrain est mieux que la piste actuelle. »

Pour certains, il y a d'autres priorités à Mayotte ou bien la piste longue n'est pas utile ou encore la comparaison entre les deux sites est une façon d'inciter « la population à se désintéresser du projet » :

- « Pour quelle raison cette course au développement des équipements quand il reste tellement à faire sur le plan social ? L'agrandissement de la porte d'entrée va faire un appel d'air sur le territoire qui risque de lui être préjudiciable. »
- « Faire croire qu'une simple piste longue au vue des enjeux de transition, de la notion de sobriété prônée au sommet de l'État et des contraintes actuelles et futures sur l'aérien sera de nature à dynamiser le territoire me semble être un argument spécieux voir trompeur. Le lobby politique exercé par la DGAC dans des réunions informelles avec des élus de Grande-terre en créant la peur sur les risques sur Petite terre décrédibilise l'institution. Il est donc malheureux de voir que la DGAC mets en avant des arguments partiels et partiels : le territoire n'a pas besoin d'un hub aérien sur 300 hectares, il a besoin d'avancer et pas d'illusions. Viser gros sans avoir mis en place les structures, sans avoir créé les conditions sur le territoire ne sert à rien, attirer les touristes, en créant des hôtels, en gérant l'insécurité, en offrant des activités et ensuite nous pourrions parler de tout et de rien pour développer. »

- « Avant la construction de cette piste longue, qui va engloutir au premier sens du terme une partie du lagon, il me semble que les finances exorbitantes dégagées pour ce projet pharaonique pourraient servir à résoudre des projets bien plus utiles et urgents comme : l'eau, les routes, le logement, les infrastructures publiques (écoles, lycées...). Les problèmes rencontrés pour la route du littoral à la Réunion ne servent pas d'exemple ? »
- « Les conséquences d'une nouvelle piste ou d'un allongement de la piste actuelle seraient énormes, il s'agit pour moi d'une aberration écologique. Je pense qu'il serait aujourd'hui plus responsable de développer les infrastructures déjà en place afin qu'elles respectent certaines normes où encore de gérer les problèmes de l'eau à Mayotte, plutôt que de mettre des sommes astronomiques dans une piste d'atterrissage qui permettrait à des plus gros avions de se poser... J'ai déjà pris bon nombre de vols vides entre la Réunion et Mayotte, voire depuis la métropole. »
- « Mayotte n'a pas besoin d'une piste longue pour le moment, les infrastructures ne suivront pas. Il faut d'abord développer l'île, avoir des personnes compétentes, supprimer l'insécurité et les bidonvilles. »
- « Est-ce qu'une piste longue est réellement utile à Mayotte ? Est-ce qu'une piste longue permettrait réellement attirer plus de monde à Mayotte ? Le problème du tourisme à Mayotte ne vient-il pas d'autres sources que de la piste de l'aéroport ? »
- « Offrons de l'eau de qualité, potable, aux habitants de Mayotte, comme dans les départements de France et Navarre. »
- « L'État fait exprès de créer un autre site qui est Bouyouni afin d'inciter la population à se désintéresser du projet piste longue. »

Une personne a interrogé sur la possibilité d'étendre la piste actuelle vers le nord :

- « Pourquoi l'option rallongement côté mosquée de la piste actuelle n'est jamais évoquée ? Il faudrait reloger une centaine de familles. Mais cela aurait moins d'impact que les deux autres options. »

RÉPONSE/COMPLÉMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Une extension de la piste actuelle vers le nord a été étudiée mais elle ne répond pas aux objectifs assignés à la piste longue. Pour pouvoir effectuer des vols directs vers la métropole, il faut à la fois une piste suffisamment longue mais également s'affranchir des obstacles à la navigation aérienne constitués de l'espace urbain et les collines au nord de l'actuelle piste. Une extension au nord renforcerait ces contraintes d'obstacles et n'irait donc pas dans le sens d'une amélioration des conditions de navigation aérienne.
-

• Le questionnaire en ligne

Le questionnaire a suscité quelques remarques ou critiques :

- « Je ne retrouve pas la question sur le choix du site. La série des questions disponibles concerne la faisabilité du projet. »
- « Il me semble qu'à l'instar d'un sondage politique que la DGAC a biaisé la liste pour contraindre la population à faire un choix indirect vers la solution de M'Tsangamouji, en expliquant qu'il n'y a pas de potentiel sur le site de Petite-Terre. »
- « La question est mal posée. Le Mahorais se fiche du coût de construction, des ressources en matériaux... »

Une personne a salué la possibilité de s'exprimer :

- « Le plaisir pour moi de prendre part au devenir de mon pays, de partager mes opinions sans crainte de censure. »

Deux autres ont souhaité savoir si leur avis sera pris en compte :

- « J'espère que mon avis va compter beaucoup et que nos élus vont reprendre leurs esprits sur le lieu de l'implantation de l'aéroport. »
- « Est-ce que nos réponses peuvent influencer le choix du futur site ou pas ? »

RÉPONSES/COMPLÉMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- La question sur le choix du site n'était pas posée dans le questionnaire qui portait sur les 8 thèmes étudiés au cours de l'année 2023 pour comparer les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji.
- La DGAC organise depuis 2021 une démarche d'information et d'échanges avec le public sur la piste longue. Un temps de concertation spécifique sur la comparaison des sites est également prévu début 2024 pour présenter au public les résultats des études de 2023 et pour recueillir le maximum d'avis, remarques, questions, avis, suggestions, points d'attention, et positions.

Un bilan de la démarche de concertation sera établi. Il prendra en compte l'ensemble des avis émis. Il permettra d'éclairer l'État sur le choix d'un site d'implantation de la piste longue.
