

## 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 08 JUILLET 2023 (APPRENTIS D'AUTEUIL MAYOTTE)

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

**Date :** 8 juillet 2023

**Nombre de participants :** 13

**Durée :** 1h45

*Cette réunion d'information et de concertation a été organisée dans le cadre des réunions d'initiatives locales. La Fondation Apprentis d'Auteuil a convié le maître d'ouvrage à venir présenter le projet de la piste longue à un deuxième groupe de stagiaires.*

#### Déroulement de la réunion :

- Accueil
- Présentation du projet de piste longue par Christophe MASSON, Délégué à la piste longue de l'aéroport de Mayotte, DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile)
- Présentation des outils et modalités d'information de la DGAC
- Echanges avec les participants

#### LES ELEMENTS A RETENIR DE LA REUNION

##### Présentation du projet de piste longue :

Christophe MASSON se présente, puis présente les principaux éléments relatifs au projet de piste longue (cf. support de présentation joint à ce compte-rendu). Les principaux thèmes abordés au cours de cette présentation sont les suivants :

- **L'historique du projet :**
  - Les grandes décisions depuis le débat public et l'opportunité confirmée du projet, en raison des spécificités de la situation mahoraise : nécessité d'une plus grande concurrence et de liaisons directes avec la métropole, topographie, conséquences du changement climatique et montée des eaux...
  - Le rapport de la Commission « Mobilité 21 » en 2013 et la confirmation du projet par le Président de la République en 2019.
  - Les deux scénarios issus du débat public en 2012 et le choix du scénario 2.
- **Le site de Pamandzi et les principales évolutions / contraintes qui le concernent :**
  - Les risques naturels (cyclones) et ceux liés au nouveau volcan Fani Maoré (enfouissement de l'île, tsunami consécutif à un séisme...). Cette situation nécessite une surélévation significative de la piste et des niveaux de protection très importants (blocs béton de 40 tonnes).

- L'approvisionnement en matériaux : la disponibilité des matériaux sur Mayotte (avec un éventuel arasement de collines sur Petite Terre et sur le site d'Hajangua), les infrastructures nécessaires à leur exploitation et leur acheminement (afin notamment de ne pas utiliser les routes existantes pour éviter de bloquer Mayotte, déjà très congestionnée).
- Les enjeux environnementaux : présence d'un herbier (dugongs, tortues...) et nécessité de travaux de nuit, présence d'espèces protégées (comme partout à Mayotte).
- La réévaluation du coût du projet dans le scénario 2.
- Ce qui reste à faire en 2023 : études des installations routières et portuaires à Hajangua et sur Petite Terre.
- **Le site alternatif de Bouyouni/M'Tsangamouji :**
  - La nécessité juridique de justifier, dans l'étude d'impact du projet, du site d'implantation de la piste longue, comme rappelé par l'Autorité Environnementale dans son avis de précadrage en décembre 2020.
  - Les nombreuses expressions recueillies, souhaitant une implantation de l'aéroport en Grande Terre, avant même que le site alternatif ne soit évoqué.
  - Les différents sites examinés (datant du débat public d'une part, identifiés récemment pour d'autres), les sites non retenus et la possibilité d'envisager le projet sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji (avec ses avantages et ses inconvénients, en première analyse).
  - La nécessité de mener toutes les études sur ce site de Bouyouni/M'Tsangamouji en 2023 pour justifier du choix du site (même calendrier que pour le site de Pamandzi).
  - Les différents thèmes d'études sur ce site (dans un contexte de multiplication par 3 du trafic de l'aéroport à l'horizon 2050).
  - Quel que soit le scénario retenu (Pamandzi ou Bouyouni/M'Tsangamouji), il constituera une amélioration par rapport à la situation actuelle.
  - Concernant les risques naturels, il y a un point à vérifier sur les risques de glissement de terrain : les mesures de natures des sols sont menées cette année.
  - Les sujets environnementaux
  - Les nuisances sonores
- **Les prochaines échéances :**
  - Tous les éléments disponibles fin 2023, pour justifier le site d'implantation en 2024, d'où l'importance de recueillir les avis du plus grand nombre au cours de cette année, via le dispositif de concertation.
  - Processus d'enquête utilité publique en 2024-2025.
  - Début des travaux en 2026.
  - Un très fort soutien des Mahorais au projet, au regard des centaines de personnes rencontrées à ce jour.

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

M. MASSON présente ensuite les principaux éléments relatifs au dispositif d'information et de concertation (cf. support de présentation joint à ce compte-rendu). Les principaux thèmes abordés sont les suivants :

- **Les outils permanents :**
  - Les vidéos abordent les différents thèmes traités pendant cette réunion. Pour faciliter l'accessibilité au plus grand nombre, les films sont en français, en shimaoré et en kibushi.
  - Un questionnaire avec QR Code sera bientôt disponible (un flyer est disponible à la sortie de la réunion).

- **Les outils de proximité et d'échanges :**

- Les échanges avec les Mahorais se font, dans la grande majorité des cas, directement avec M. MASSON.
- La Maison du Projet est présente à Pamandzi et maintenant également à M'Tsangamouji.
- Le Comité de Suivi des Jeunes Mahorais est un outil important, car les jeunes ne s'expriment souvent pas beaucoup dans ce genre de concertation sur les grands projets. Il comprendra entre 20 et 30 membres.
- L'appel à projets est en train de se mettre en place, sur la thématique du développement durable et le fait de savoir lequel des deux sites est le plus favorable de ce point de vue.

### Echanges avec les participants :

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

- Avez-vous pensé au milieu naturel pour la réalisation du projet ?
  - *Pour les deux sites, des relevés environnementaux ont été réalisés ou sont en cours. Sur Pamandzi, les relevés ont été effectués en milieu terrestre et en milieu maritime, y compris sur les sites d'extraction de matériaux. Concernant Bouyouni/M'Tsangamouji, c'est un secteur a priori sans enjeux forts en matière environnementale.*
  - *Grâce à ces relevés nous avons pu repérer les secteurs d'installation des espèces protégées. Cela nous permet de réfléchir à des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de l'impact environnemental.*
  - *Nous étudions aussi l'impact en matière de nuisances sonores et de poussières pour l'être humain.*
- Si le site de Petite Terre est retenu, y aura-t-il deux pistes de décollage ?
  - *Il n'est pas nécessaire d'avoir deux pistes de décollage à Mayotte. Actuellement l'aéroport de Pamandzi accueille 400 000 passagers par an. D'après nos estimations nous accueillerons 1,8 million de passagers par an à l'horizon 2070. Ce volume de passager ne justifierait pas deux pistes à Mayotte.*
  - *L'ancienne piste servira de voie de circulation pour les avions.*
- Qu'en est-il de la desserte de Petite Terre pendant les travaux ?
  - *Il n'est pas envisageable que les camions de chantier circulent avec les véhicules de la circulation générale. Il faut imaginer un camion toutes les 30 secondes ce qui contribuerait à engorger le trafic.*
  - *Des axes routiers vont être créés spécialement pour les travaux.*
- Quels sont les principes d'aménagement ?
  - *Les principes d'aménagement sont : la longueur de la piste, les possibilités de stationnement des avions, les installations techniques (tour de contrôle, locaux de sûreté et sécurité, etc.), l'aviation générale (Evasan, aviation touristique et militaire...), le développement des activités économiques (fret aérien, hébergements logistiques, etc.).*
  - *Sur Bouyouni/M'Tsangamouji, la surface mobilisable pour accueillir des activités extra-aéronautiques est de 25 hectares dès la mise en service. Il est possible d'en prévoir jusqu'à 100 hectares à terme, tandis que sur le site de Pamandzi la DGAC peut mobiliser 10 hectares maximum.*
- Avis d'un stagiaire : d'après ces éléments, il est plus intéressant d'installer la piste longue à Bouyouni, il y a plus de place.
- Quelle sera la longueur de la piste longue ?
  - *Sur Pamandzi, la piste sera de 2600 mètres.*
  - *Sur Bouyouni/M'Tsangamouji, nous prévoyons de construire une piste de 2730 mètres.*

- Quid de la desserte, si l'aéroport est délocalisé en Grande Terre ?
  - *Au regard du système de desserte que nous sommes en train d'étudier, en moyenne l'ensemble des passagers pourra vraisemblablement gagner une heure pour se rendre à l'aéroport.*
  - *La solution est de créer des navettes maritimes réservées uniquement aux piétons. Les lignes pensées sont : Petite Terre–Longoni/Bandraboua, Mamoudzou–Longoni/Bandraboua et Hajangoua–Longoni/Bandraboua.*
  - *In fine, sur le site du terminal maritime de Longoni/Bandraboua des taxis collectifs ou des navettes bus pourront conduire les passagers directement à l'aéroport en 10-15 minutes.*
- Si le site de Grande Terre est retenu, qu'advient-il de l'aéroport actuel ?
  - *Si le site Bouyouni/M'Tsangamouji est retenu l'intégralité de l'activité aéroportuaire (vols commerciaux, Evasan etc..) sera délocalisée à Bouyouni.*
  - *Néanmoins, l'activité touristique pourra rester sur Petite Terre (Ulm, VGR, etc ..) . C'est aux collectivités locales, conseil départemental, Communauté de Commune de Petite Terre et communes de décider de la reconversion du site.*
- Avez-vous déjà piloté des projets aussi structurants ?
  - *Oui, j'ai piloté des grands projets d'infrastructure (projet d'autoroute, de voies ferrées, de gros bâtiments publics) et des constructions de projets d'ouvrage d'art tels que le Viaduc de Millau. Avant de reprendre le projet de la piste longue, je dirigeais un grand port maritime.*
  - *La piste longue est un projet intéressant. Sur le site de Pamandzi, c'est un chantier de terrassement identique à celui d'une autoroute, mais en milieu maritime. Les techniques de construction en milieu maritime sont connues.*
- Pourquoi l'aéroport actuel est-il implanté à Pamandzi ?
  - *Cela remonte à l'époque où Dzaoudzi était encore la capitale de Mayotte. Les premiers avions ont atterri sur le secteur de Pamandzi. Il s'agissait du site le plus plat de Petite Terre et de Mayotte.*
  - *C'est en 1991 que le premier Boeing 735 a atterri à Mayotte. Aujourd'hui la piste a atteint ses limites et ne répond plus aux besoins du territoire. C'est tout l'objectif du choix de l'implantation de la future piste longue.*
- Pourquoi il y a-t-il autant d'aéroports près de la mer ?
  - *De nombreux aéroports sont implantés à proximité de la mer car ce sont souvent les zones qui présentent le moins de relief. Par exemple, les aéroports de Nice, de La Réunion et de Tahiti/Papeete se trouvent près de la mer car immédiatement après il y a des montagnes.*
- Quelle est la profondeur du lagon au niveau du platier qui supportera la piste à Pamandzi ?
  - *La profondeur d'eau est de deux à trois mètres.*
  - *La hauteur de la piste au-dessus de l'eau est prévue à environ 8 mètres.*
- M. MASSON conclut la réunion en indiquant que chacun peut poser des questions sur le site internet ou se rendre à la maison du projet à Pamandzi ou à la permanence de M'Tsangamouji.

Fin de la réunion à 11h45.