

# Rapport intermédiaire 2 de la concertation continue

Réalisation d'une piste  
longue à Mayotte

*Concertation continue post débat  
public*

**AUPETIT** Renée - garante désignée par la CNDP

Date de remise du rapport intermédiaire, juin 2024



## Sommaire

Avant-propos.....	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public .....	3
Les enseignements clés de la concertation continue.....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante .....	4
Introduction .....	5
Un débat public, une concertation continue.....	6
Un premier débat public en 2011, les dates clefs.....	6
Dates clés et organisation de la concertation continue .....	6
La mission de la garante en concertation continue .....	7
Les délais entre la fin du débat public de 2011 et le démarrage de l'enquête publique .....	8
Fiche d'identité du projet.....	8
Maitre d'ouvrage .....	8
Le contexte .....	8
Les objectifs du projet .....	9
Les caractéristiques du projet sur Pamandzi.....	9
Le site de Bouyouni/M'Tsangamouji.....	9
Le coût du projet.....	10
Calendrier prévisionnel.....	11
1 - Celui de la concertation continue,.....	11
2 - Celui de la réalisation du projet .....	11
Organisation et contenu de la concertation continue .....	12
Les modalités de la concertation continue 2ème phase.....	12
Les évolutions du projet .....	12
Le déroulé de la concertation continue.....	15
Les outils permanents et les chiffres de la consultation .....	15
Les modalités de rencontres avec le public .....	16
1 – La maison de projet.....	16
2 – Les stands itinérants .....	16
3 – Les réunions avec les acteurs locaux et le public.....	16
4 – Les actions en direction des jeunes.....	17
Avis sur le déroulement de la concertation continue .....	17
La mise en œuvre des recommandations de la garante.....	19
Questionnement et argumentation du public .....	20
Les réponses au questionnaire .....	20
Les échanges en présentiel ou sur le site .....	21
Le devenir du site de Pamandzi .....	22
Les aspects techniques.....	23
Les aspects économiques, le tourisme, la formation, l'emploi .....	25
Les aspects financiers.....	26
Le foncier et l'environnement agricole .....	26
Le choix du site.....	27
La suite de la concertation .....	29
La concertation oblige la réflexion : des priorités questionnées .....	29
Les prochaines étapes.....	30
Les recommandations de la garante .....	32
Liste des annexes.....	33
Le projet à travers la presse en 2023 .....	33

## Avant-propos

A la suite du débat public sur le projet de Piste longue de Mayotte, menée du XX au XX, le nom du maître d'ouvrage a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public se poursuit. La Commission nationale du débat public a chargé Madame Renée AUPETIT de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°2 de la garante, couvrant la période de l'année 2023. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année 2023 et indique les préconisations de la garante pour la suite de la concertation continue. Le présent rapport est communiqué par la garante dans sa version finale le 15 juin 2024 sous format PDF non modifiable à la CNDP pour publication. Il sera transmis au maître d'ouvrage qui le publiera sans délai sur le site dédié au projet.

## Synthèse pour les décideurs et pour le public

La seconde phase de la concertation continue s'est tenue en 2023 avec l'élargissement de son périmètre sur Grande Terre pour répondre à la recherche de la meilleure implantation de la future piste longue. Elle s'est déroulée dans de bonnes conditions de communication dans le contexte d'insécurité et d'opérations de résorption de l'habitat insalubre et illégal sur le territoire de Mayotte.

Les chiffres de la concertation montre qu'un effort particulier a été fait pour aller vers la population de Grande Terre. Des rencontres avec les acteurs locaux et les parties prenantes ont été organisées et a conduit à une expression d'arguments diversifiés.

La principale caractéristique de cette phase correspond aux études lancées pour comparer les deux sites du futur aéroport : Pamandzi ou Bouyouni/M'Tansagmoudji.

## Les enseignements clés de la concertation continue

Les principaux sujets, abordés au cours de la concertation de 2023, se lisent à partir des nombreuses questions posées au maître d'ouvrage :

- comment vont s'organiser les travaux compte tenu des aller et retour sur les routes utilisées par les mahorais et par les camions qui transporteront les matériaux nécessaires au projet. Une organisation particulière devrait permettre d'éviter les embouteillages et les conflits d'usage.
- que deviendra le site de l'actuel aéroport et ses infrastructures si le site de Bouyouni/M'TSangamoudji est retenu ;
- les aspects techniques de la piste sont à nouveau évoqués, ainsi que les délais de réalisation ;
- sur le développement du territoire dans ses aspects de l'économie, du tourisme et des formations à anticiper pour la construction, pour le fonctionnement du futur aéroport ;
- Enfin les délais et le démarrage des travaux font l'objet de questionnements auprès du maître d'ouvrage qui considère qu'ils démarreront en 2026, quel que soit le site d'implantation.

Globalement cette deuxième phase de concertation oblige la réflexion sur les priorités pour Mayotte où de nombreuses problématiques submergent le quotidien de la population.

## Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante

<b>Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations</b>
<b>Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse:</b>
1/ Quel sera le devenir de l'aéroport existant et de son environnement de Petite Terre.
<b>Pour le cas où le maître d'ouvrage déciderait de poursuivre les études, les recommandations des garants sont les suivantes :</b>
1/ Apporter les réponses aux recommandations faites dans le précédent bilan intermédiaire
2/ Constituer un comité de suivi du projet tout au long de sa réalisation (cf. notre recommandation dans le précédent rapport intermédiaire).
3/ Apporter les informations sur les liaisons entre grande terre et petite terre pour faciliter les transports de l'aéroport.
4/ Au-delà de la réglementation des marchés publics, indiquer quelles actions pourraient être envisagées pour associer les mahorais à la construction du futur aéroport,
5/ Organiser un évènement officiel au cours duquel pourraient être annoncé : <ul style="list-style-type: none"><li>○ les éléments ayant conduit au choix du site d'implantation retenu pour la réalisation du futur aéroport.</li><li>○ les orientations du futur projet d'aéroport : son coût, son mode de financement, le calendrier, le plus réaliste possible, pour les parties administratives et la durée du chantier, la date de la mise en service de l'aéroport.</li></ul>

## Introduction

Mayotte est la plus ancienne des quatre grandes îles de l'archipel des Comores. Elle est située à 8000 kms de la métropole, dans le canal du Mozambique et dans l'océan Indien. D'une superficie de 374 km<sup>2</sup>, sa population est estimée, selon l'Insee, au 1er janvier 2024, à 321 000 personnes, avec une forte croissance démographique 3,8% par an. Mayotte est devenue le 101ème département français depuis le 31 mars 2011. Il est régi par l'article 73 de la constitution qui précise que « s'y appliquent en particulier les dispositifs relatifs à la continuité territoriale et aux mobilités au bénéfice de ses habitants ».

Mayotte possède un des plus beaux lagons du monde, inscrit au patrimoine de l'UNESCO. Elle est un haut lieu de la biodiversité et fait l'objet d'une surveillance assidue des pouvoirs publics, des associations environnementales très investies.

Mayotte bénéficie d'un rattrapage en termes d'organisation territoriale, de prestations sociales, d'équipements publics... Cette mise à niveau est loin d'être terminée.

En 2019, un volcan sous-marin a été découvert à 50 kms de Petite Terre, ainsi que le phénomène de subsidence<sup>1</sup> de l'ordre de 19 cm. Ce territoire est classé en zone sismique, il est menacé à la montée des eaux. La récente étude de Setec, indique que 77 % du territoire de Mayotte est soumis aux mouvements de terrain.

D'autres éléments sont caractéristiques de cette île qui cumule de nombreuses difficultés et de retards au regard des départements métropolitains et/ou d'outremer : la pauvreté (77% de la population vit sous le seuil de pauvreté), un taux de chômage de 37% des actifs, un retard important en équipements et en réseaux, une ressource en eau hyper sensible, une forte insalubrité (cf. les opérations wambushu, place nette) , une insécurité grandissante.

L'intention d'étendre la piste existante de l'aéroport, ou de réaliser une nouvelle piste à Mayotte est l'objet de débats récurrents depuis plusieurs décennies et plusieurs mandatures présidentielles. De nombreuses études ont été réalisées depuis la fin des années 1980. Un débat public s'est tenu en 2011, suite auquel le porteur de projet a conclu au choix du scénario d'une piste convergente s'appuyant sur la piste existante. Dans son bilan, la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) avait préconisé la réalisation d'études complémentaires.

Après une suspension du projet, entre 2012 et 2020, il a été relancé lors de la visite du Président de la République à Mayotte le 22 octobre 2019. Après avoir été saisie par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), la CNDP décide, en 2019, d'une concertation continue et nomme Renée AUPETIT, garante. Cette concertation deviendra effective en 2020 en même temps que le lancement des études complémentaires, dont le pilotage est confié à la DGAC.

Le présent rapport intermédiaire est complémentaire de celui transmis par la garante en octobre 2022.

---

<sup>1</sup> Mouvement d'affaissement du fond d'une dépression

## Un débat public, une concertation continue

Le projet de piste longue a bénéficié de deux périodes de consultation de la population avec des modalités adaptées pour faciliter la compréhension des enjeux et recueillir les avis de la population de Mayotte.

### Un premier débat public en 2011, les dates clefs

Le projet a fait l'objet d'un débat public, sur la réalisation d'une piste longue adaptée aux vols longs courriers. Il s'est tenu du 27 juin 2011 au 11 décembre 2011 :

- 14 avril 2010 : saisine conjointe du ministre d'Etat, ministre de l'Écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, de la ministre chargée de l'Outre-mer, du secrétaire d'Etat chargé des transports et de la secrétaire d'Etat chargée de l'écologie.
- 2 juin 2010 : la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé d'organiser un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière du débat public
- 7 juillet 2010, nomination de M. Patrick Legrand, vice-président de la CNDP, pour aider à la préparation et au déroulement du débat, et nomination de Madame Anziza Moustoifa présidente de la CPDP ;
- 1er décembre 2010, nomination des membres de la CPDP ;
- 27 juin au 11 décembre 2011 : débat public mené par la CPDP et sa présidente ;
- février 2012 : Publication du bilan de la CPDP
- 7 mai 2012 : publication de la décision de l'état de poursuivre le projet

Suite à ce débat, la décision de poursuivre le projet a été prise et publiée dans le journal officiel. Toutefois le rapport de la commission « Mobilité 21 », du 28 juin 2013, annonce que la réalisation d'une piste longue à Mayotte est classée dans les projets de faible priorité, avec un report du projet au-delà de 2050.

Suite à la visite du président de la République à Mayotte en 2019, la poursuite du débat public est relancée par une concertation continue qui vise à informer toute personne sur les choix effectués tout au long de l'élaboration du projet et de son évolution.

### Dates clés et organisation de la concertation continue

Les dates clefs de la première phase de la concertation continue sont :

- 24 août 2020 : saisine de la CNDP par la DGAC d'une demande de désignation de garant pour une concertation postérieure au débat public et jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet ;
- 2 septembre 2020 : la CNDP décide d'organiser une concertation continue postérieure au débat public, et nomme Renée AUPETIT, garante ;
- 23 décembre 2020 : avis de l'Autorité environnementale et de l'ARS sur le pré cadrage de l'étude d'impact ; juillet 2021 : conférence de presse pour le lancement officiel du début de la concertation continue ;
- 4 octobre 2021 : ouverture de la maison de projet destinée au grand public et aux partenaires ;
- Novembre 2022 : Publication du rapport intermédiaire n°1 de la concertation continue, soit seize mois après le démarrage des actions de la concertation continue en direction du public ;
- 2023 poursuite des études complémentaires sur Pamandzi, puis recherche de la meilleure implantation d'une piste aérienne et réalisation des études comparatives entre Petite Terre et Grande Terre.

## La mission de la garante en concertation continue

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit de toute personne de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre vis-à-vis du projet et indépendante à l'égard de toutes les parties prenantes (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

La concertation continue, qui se déroule jusqu'à l'enquête publique sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-13-1 du code de l'environnement, en vigueur au moment de la décision de la CNDP du 2 juin 2010 d'organiser un débat public pour le projet de piste longue à Mayotte. Si le maître d'ouvrage décide de poursuivre son projet alors « il peut demander à la CNDP de nommer un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique ».

« L'objectif principal de cette concertation continue est d'assurer le continuum de l'information et de la participation du public. C'est-à-dire, entre la fin du débat public de 2011 et l'ouverture de l'enquête publique, attendue pour 2025, les publics doivent pouvoir suivre facilement les étapes d'avancement du projet, y être associés pour participer, notamment à l'approche des décisions clés devant être prises par le maître d'ouvrage et en être informés régulièrement ».

La garante a reçu une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet (cf. annexe).

Tout au long de sa mission, la garante est attentive à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue la garante s'assure que :

- les recommandations et les engagements du maître d'ouvrage, issus du débat public de 2011, soient pris en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies<sup>2</sup> et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public. Plutôt qu'une démarche associant le public à l'élaboration du projet, il est ici informé selon les modalités d'information retenues.
- les évolutions du projet, l'ensemble des études et des expertises soient transmis de manière intelligible et complète au public, puis fasse l'objet d'échanges. Sur ce point, les élus et les parties prenantes sont associés aux différents comités de pilotage, le public est informé par le site internet, par la presse ou les rencontres à la maison de projet ou dans le cadre des débats organisés lors de rencontres avec les acteurs locaux ou dans les stands mobiles. Plusieurs émissions de télévision et/ou de radios ont eu lieu auxquelles M. Masson, Direction Technique de l'Aviation Civile, a été invité et a pu communiquer des informations sur le projet.

## Les délais entre la fin du débat public de 2011 et le démarrage de l'enquête publique

Il est rappelé que le débat initial, de ce projet, s'est déroulé sous l'article L.121-12 du code de l'environnement (applicable dans sa version précédant l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016) qui précisait : *"L'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 ou de la participation du public prévue à l'article L. 123-19 relative à un projet, plan ou programme relevant de l'article L. 121-8 ne peut être décidée qu'à compter, soit de la date à partir de laquelle un débat public ou la concertation préalable prévus à l'article L. 121-8 ne peut plus être organisé (e), soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la commission pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de huit ans qui suit ces dates. Au-delà de ce délai, la commission ne peut décider de relancer la participation du public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet, plan ou programme ont subi des modifications substantielles."*

Avant l'ouverture que l'enquête publique, la CNDP devra déterminer s'il y a des évolutions substantielles du projet qui sera mis en enquête publique par rapport au projet qui a résulté du débat public et de la concertation continue en cours d'une part et si ces évolutions ont été portées au débat avec le public ou pas d'autre part. Selon cette analyse, soit la CNDP décide que le projet peut aller à l'enquête publique sans nouvelle concertation, soit la CNDP pourra décider d'une nouvelle phase de participation préalable (L.121-8) ou de débat public. La saisine de la CNDP est formellement nécessaire avant d'aller en enquête publique, pour éviter tout vice juridique. Plusieurs échanges sur ce sujet ont eu lieu en 2023 entre la DGAC et la CNDP.

## Fiche d'identité du projet

Le projet de « construction de la piste longue de Mayotte » est ancien et avait été annoncé en 1986 puis réitéré par plusieurs gouvernements de la République. Il est présent dans l'esprit collectif de Mayotte mais la population n'y croit plus.

Nous reprenons ci-après les éléments du projet tels qu'ils ont été décrits dans notre précédent rapport intermédiaire. Nous ajouterons un paragraphe pour présenter les études de comparaison entre le site de Pamandzi et celui de Grande Terre.

## Maitre d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est le ministère des transports, à travers la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et son service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA). Le correspondant local est M. Christophe MASSON, Direction du Transport Aérien de l'Aviation Civile. Il est installé sur Mayotte depuis septembre 2021. Sa présence a permis de l'identifier comme l'homme du projet. Le public a pu obtenir auprès de lui et de son travail de proximité des réponses régulières et suffisamment complètes.

## Le contexte

Le débat public de 2011 a mis en évidence l'intérêt du projet qui permettrait « de créer des emplois, de développer les échanges commerciaux, d'ouvrir l'espace aérien de Mayotte à la concurrence et surtout de développer le tourisme ».

L'aéroport, avec sa piste longue, devrait donner l'impulsion de la croissance économique attendue pour le développement de l'île. Plusieurs enjeux lui sont associés :

- « le développement des échanges commerciaux avec les pays de la zone océan indien et au-delà ;



- l'évolution du tourisme, perçue comme la principale voie de développement pour Mayotte<sup>3</sup> ;
- l'ouverture à la concurrence des compagnies aériennes avec la baisse du prix du billet fortement attendue par la population, en particulier les usagers aériens ;
- la réduction de l'isolement ressenti par les mahorais éloignés de la métropole ».

Avec une croissance démographique en forte augmentation et une émigration clandestine qui s'est amplifiée, l'attente des mahorais est toujours aussi soutenue en termes de développement économique, d'équité avec les régions métropolitaines et l'île de La Réunion.

## Les objectifs du projet

Les objectifs du projet n'ont pas changé depuis 2011 et sont de :

- permettre une liaison directe avec la métropole et les autres destinations internationales (décoller et atterrir par tous les temps) ;
- favoriser le développement touristique et économique de l'île ;
- désenclaver la collectivité de Mayotte.

L'aéroport de Dzaoudzi est situé à Pamandzi sur Petite Terre. Suite aux recommandations de l'Autorité Environnementale, une autre implantation de la future piste aérienne a été mise à l'étude sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji, situé sur Grande Terre.

## Les caractéristiques du projet sur Pamandzi

Les deux scénarios du projet initial de la piste longue, présentés lors du débat public de 2011, étaient :

- scénario 1 = allongement de la piste existante de 400 m vers le Sud en phase 1, puis réalisation d'une nouvelle piste convergente de 2 600 m appuyée sur l'extrémité sud en phase 2 ;
- scénario 2 = réalisation d'une nouvelle piste convergente de 2 600 m appuyée sur l'extrémité sud de la piste actuelle.

Les études complémentaires ont fait l'objet du volet 5 de présentation du projet, mis en ligne sur le site internet (cf. [environnement-cadre-de-vie.pdf](http://environnement-cadre-de-vie.pdf) ([pistelongue-mayotte.fr](http://pistelongue-mayotte.fr))). Elles ont permis de choisir le scénario 2 optimisé qui a été annoncé officiellement lors du comité de pilotage de septembre 2022.



## Le site de Bouyouni/M'Tsangamouji

Suite à la demande de l'autorité environnementale, la recherche de la meilleure implantation d'une piste aérienne sur Mayotte a conduit à étudier un autre lieu d'une superficie suffisante

<sup>3</sup> Certains intervenants précisent que le développement du tourisme ne se fera pas sans l'amélioration préalable des conditions d'accueil et la préservation de l'environnement naturel de l'île. Pour d'autres acteurs locaux le développement économique de l'île dépendrait de grands chantiers comme l'éducation, l'assainissement et la santé.

qui permettra de la réaliser, de construire tous les équipements nécessaires à l'exploitation d'un aéroport international et les services annexes.

Les études complémentaires sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji se sont déroulées durant l'année 2023. Elles permettront de justifier le choix d'implantation de l'aéroport, de comparer les deux sites et retenir le meilleur choix. La comparaison se fera thème par thème, l'objectif étant de sécuriser le projet qu'il soit sur l'un ou l'autre site.

Les thèmes suivants ont été identifiés :

- Les principes d'aménagement de l'aéroport et le potentiel de développement économique ;
- Les coûts et la socio économie ;
- Les activités humaines (agriculture et pêche) ;
- Le cadre de vie des habitants ;
- La desserte du site, l'impact sur l'aménagement et le développement de Mayotte ;
- Les milieux naturels et le cadre de vie de la population ;
- Les besoins, les ressources en matériaux ;
- Les risques naturels et industriels ;
- La ressource en eau et la qualité des eaux.



## Le coût du projet

Les prévisions de coût des deux scénarios soumis au débat public de 2011 étaient :

- pour le scénario 1, étape 1 : 100 millions d'euros HT (en valeur 2010), étape 2 : 130 millions d'euros HT (en valeur 2010), soit 230 millions d'euros HT
- pour le scénario 2 : 210 millions d'euros HT (en valeur 2010).

Les nouvelles conditions de construction, mises en avant par les études complémentaires, confirment que le coût du projet sera nettement supérieur du fait des contraintes connues :

naissance du volcan sous-marin<sup>4</sup>, enfoncement de petite terre<sup>5</sup>, extraction et transport des matériaux, mise en œuvre des modes de construction localement qui nécessiteront l'ouverture de carrières, des installations portuaires et des voies d'accès pour le transport des matériaux et des éléments béton à réaliser sur place.

La première estimation du scénario 2 optimisé varie en 550 M€ et 700 M€.

Les études techniques et socio-économique devraient affiner le montant du scénario qui sera arrêté sur Pamandzi ou sur Bouyouni/M'Tsangamouji. Quelle que soit la décision retenue l'estimation financière n'est pas encore connue officiellement, ni son plan de financement.

Le conseil départemental a confirmé sa participation au financement du projet. Une enveloppe de fonds européens a été annoncée, elle reste à confirmer.

## Calendrier prévisionnel

### 1 - Celui de la concertation continue,

Les délais annoncés lors du premier comité de pilotage en 2020, n'ont pas été tenus. La durée prévue des études était de 15 mois pour se terminer au 1<sup>er</sup> trimestre 2022.

Le scénario préférentiel de Petite Terre devait être annoncé au dernier trimestre 2021, or il l'a été au cours du comité de pilotage de septembre 2022. A cette date les études complémentaires du scénario sur Pamandzi n'étaient pas terminées. Les délais annoncés de démarrage des travaux en 2024 n'étaient pas réalistes.

La concertation continue s'est poursuivie en 2023 avec un périmètre élargi à Grande-Terre, pour prendre en compte la remarque de l'autorité environnementale de justifier le choix d'implantation de la future piste aérienne. La DGAC a engagé des études pour trouver la meilleure implantation pour l'aéroport de Mayotte, le choix du site est prévu en 2024.

### 2 – Celui de la réalisation du projet

A notre questionnement sur les délais de réalisation du projet, la réponse de la DGAC est la suivante : « les calendriers de déroulement de l'opération sont désormais semblables pour les deux sites ».

« Quel que soit le site retenu pour l'implantation de la piste longue, l'objectif est d'engager le processus de déclaration d'utilité publique en 2024 ».

Sachant que l'enquête publique est envisagée pour 2025, le maître d'ouvrage annonce un démarrage des travaux pour 2026. Cette date apparaît optimiste si l'on tient compte des délais nécessaires aux étapes administratives en amont du démarrage du chantier (DUP, acquisitions foncières, permis de construire, dossier AVP, etc.) et celles du futur chantier.

---

<sup>4</sup> En mai 2019, la communauté scientifique annonçait à Mayotte et au monde la découverte d'un jeune volcan sous-marin, à seulement 50 kilomètres à l'est de Petite-Terre et 3.500 mètres de profondeur.

<sup>5</sup> Constat fait depuis 2019, enfoncement de 19 cm de Petite Terre, cet affaissement semble actuellement diminuer.

## Organisation et contenu de la concertation continue

Le maître d'ouvrage a mis en place une organisation permettant de faire des points d'avancement des études auprès des acteurs institutionnels, des techniciens... au travers des comités de pilotage, des comités techniques et des comités de suivi des différentes études écologiques. Elle a été ponctuée par divers comités au cours desquels sont présentés les différentes études du projet de la piste longue.

### Les modalités de la concertation continue 2ème phase

Il est rappelé que le démarrage de la concertation en direction du public a eu lieu en juillet 2021. La garante a rappelé à la DGAC que le public devait être au cœur de la concertation continue, s'agissant d'un dispositif participatif dont l'objectif essentiel est d'informer le public, de l'inviter à exprimer des avis et/ou des arguments. Dans cette deuxième partie de la concertation continue, les modalités ont fait l'objet d'un travail d'échanges avec la garante.

Les objectifs du dispositif de la concertation, 2ème phase, annoncés par le maître d'ouvrage sont inchangés :

- informer le public de manière transparente et de la façon la plus complète possible sur l'approfondissement du projet et les résultats successifs des études ;
- répondre aux questions du public ;
- faire participer le public au travers de rendez-vous réguliers afin de recueillir ses avis, recommandations ou points d'attention permettant d'enrichir toutes les dimensions du projet ;
- faire la preuve de la réalité de l'avancement du projet. La newsletter bimensuelle traite de l'avancement des travaux d'études, elle est téléchargeable sur le site internet de la concertation.

Tous les outils de la concertation continue ont été maintenus et sont listés dans le tableau intégré au rapport intermédiaire N° 1.

En 2023 deux comités de suivi des études écologiques ont eu lieu et deux comités de suivi pour la desserte et l'aménagement du projet d'implantation sur Grande Terre. La composition de ces comités n'a pas changé.

A la demande de la garante d'ouvrir la concertation continue au public jeune, une rencontre, avec des jeunes mahorais, a eu lieu le 26 juin 2023.

### Les évolutions du projet

Les évolutions du projet sont dues :

1. à la découverte du volcan sous-marin « Fani Maoré », à 50 kms, « l'île de Mayotte a légèrement basculé vers l'Est s'enfonçant de près de 18 cm au niveau de la Petite Terre et de 7-8 cm du bord opposé au large de Bouéni-Sada-Chiconi. Cette subduction semble s'être calmée depuis env. 2-3 ans ; mais rien n'empêche qu'elle puisse se réactiver »<sup>6</sup>. Les conditions de construction ont donc été revues au regard

---

<sup>6</sup> Texte de M. B.A Thomassin - Dir. hon. Centre Natn. Recherche Scient./ ex- Centre d'Océanologie de Marseille, Aix-Marseille Univ. - Membre Conseil scient. Patrimoine naturel Mayotte (CSPN M) - Membre Conseil scient. Musée de Mayotte (MUMA) - Membre du REVOSIMA Mayotte

de cet évènement et de ses conséquences pour le projet, son implantation et sa faisabilité sur Petite Terre.

2. aux études complémentaires sur Pamandzi qui ont permis d'adapter le projet au nouveau contexte :
  - études environnementales pour la mise à jour de l'état initial (faune, flore, avifaune, ressources, matériaux, risques, pollution...) et l'élaboration de l'étude d'impact - identification des impacts et propositions de mesures compensatoires pour l'environnement ;
  - études géologique et géotechnique - risques naturels (sismiques, volcaniques, cycloniques...);
  - approvisionnement en matériaux : gisements et transports de matériaux.
  - l'étude hydrodynamique/ environnement prévoit notamment un diagnostic paysager et l'évaluation des impacts ;
  - études géologique et géotechnique - risques naturels (sismiques, volcaniques, cycloniques...)
  - approvisionnement en matériaux : gisements et transports de matériaux

L'ensemble des données étudiées a permis d'étoffer les dossiers de présentation du projet de Pamandzi mis en ligne sur le site internet et de définir les caractéristiques de la future piste sur Petite Terre.

Au regard de ces éléments c'est le scénario 2 qui a été retenu (cf. plan ci-dessus).

3. Au choix de la meilleure implantation de la piste  
Le projet est concerné par la demande de cadrage environnemental qui a rappelé au maître d'ouvrage de vérifier la meilleure implantation de la piste aérienne. La DGAC a donc recherché d'autres sites sur le territoire. Parmi les sites repérés, celui de Grande Terre a été retenu pour engager des études sur un site alternatif. Des études ont été lancées fin 2023, tous les thèmes abordés permettront la comparaison avec le site de Pamandzi.
4. A la finalisation de l'étude socio-économique  
Cette étude concerne les deux sites et permettra d'évaluer les impacts du projet et de la future exploitation aérienne sur « le bruit et la qualité de l'air et enfin, si les valeurs réglementaires et les recommandations de l'OMS (Organisation mondiale de la Santé) sont dépassées, de proposer des mesures pour éviter, réduire ou compenser ces impacts » cf. newsletter.  
L'étude fera partie intégrante du dossier d'enquête publique.

Le maître d'ouvrage (MO) indique « nous disposons de tous les éléments constitutifs de l'étude socio-économique (prévisions de trafic, impacts sur les différents acteurs, coûts et délais de réalisation, TRI et VAN socio-éco, ...) sachant, bien entendu, qu'elle ne sera finalisée qu'après sélection du site d'implantation de la piste longue. Elle sera alors soumise à la contre-expertise du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) pour être intégrée dans le dossier d'enquête publique. Le SGPI est chargé, sous l'autorité du Premier ministre, d'assurer la cohérence et le suivi de la politique d'investissement de l'État ... ».

Le MO précise également « les estimations pour les deux projets ont été évaluées sur la base de projets comparables (piste longue et autres aménagements à réaliser à la mise en service pour pouvoir accueillir le trafic prévisible et, pour Pamandzi, mettre en sécurité les éléments de l'aéroport qui sont ou seront prochainement soumis aux risques de submersion marine) ».

5. A la recherche de la meilleure implantation de la piste longue

Pour rappel, la note de cadrage de l'autorité environnementale en date du 23 décembre 2020 indiquait conformément à l'article R. 122-5 7° du code de l'environnement « l'étude d'impact devra décrire les « solutions de substitution raisonnables » envisagées et devra comporter une comparaison de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine ..... ». Elle précise également : « il n'est pas prévu par le maître d'ouvrage de mise à jour des analyses ayant conduit au choix des deux scénarios retenus pour le débat public (2010) et qui demeurent pour lui..... les seules variantes à étudier dans l'étude d'impact, alors que les études, hypothèses, données ayant justifié leur choix sont susceptibles d'être obsolètes puisque le maître d'ouvrage a lui-même demandé leur mise à jour ».

« L'ancienneté des choix réalisés et le niveau de détail limité des critères qui ont été utilisés pour effectuer les choix, successifs, parmi celles-ci, nécessitent que **l'étude d'impact retrace pas à pas la démarche d'identification des variantes** et de leur analyse multicritère comparée, jusqu'au choix de la variante retenue pour le projet ».

## Le déroulé de la concertation continue

Pour mémoire, le bilan de la commission particulière du débat public (CPDP) indiquait clairement la nécessité de réaliser des études complémentaires. L'annonce officielle, en octobre 2019, d'Emmanuel Macron, président de la République, de réaliser la piste longue, a mis fin à la période de mise en sommeil de ce projet important pour Mayotte.

Les études complémentaires ont démarré au cours du deuxième semestre 2020 et se sont poursuivies jusqu'à ce jour. Elles ont été complétées par une recherche d'un site alternatif pour l'implantation de la future piste. La concertation continue s'est poursuivie en 2024 avec un périmètre élargi au site de Bouyouni/M'Tsangamoudji sur Grande Terre.

## Les outils permanents et les chiffres de la consultation

Suite au débat public de 2011, la concertation continue a démarré, en direction du public à partir de 2021 et a touché **19826** personnes à fin décembre 2023. Les chiffres se décomposent comme suit :

- 18 274 visites sur Le site internet ;
- 647 personnes accueillies à la maison de projet, depuis son ouverture et 559 personnes sur les stands itinérants ;
- 346 personnes rencontrées lors des réunions avec les acteurs locaux.

### **Le site internet**

Le site regroupe l'ensemble des informations disponibles sur le projet et permet :

- la diffusion au fur et à mesure des résultats des études et des comptes-rendus des comités de suivi ;
- de répondre aux questions posées par le public sur la plateforme « questions/réponses » Depuis juillet 2021, 58 demandes d'information ont été déposées, on note une baisse sensible avec 11 questions et contributions en 2023 et 4 en 2024. Le maître d'ouvrage apporte des réponses complètes à chaque demande ;
- de relayer toutes les vidéos de présentation du projet ;
- de télécharger les newsletters, les différents dossiers thématiques, et autres documents relatifs au projet ;
- de répondre au questionnaire mis en ligne, le QR Code sur le flyer, distribué à la sortie des réunions avec le public, donne un accès direct au site.
- de télécharger les documents mis en ligne, soit 14 810 téléchargements depuis le démarrage de la concertation.

### **La page Facebook**

Avec 1400 abonnés au 31/12/2023, la page Facebook annonce toutes les actualités et événements.

Cette page est un espace de diffusion de l'information du maître d'ouvrage, avec très peu de réaction des mahorais. Les quelques commentaires témoignent de la défiance, de l'agacement et de l'impatience de ne pas voir les travaux démarrer.

### **Les newsletters bimensuelles,**

Au total douze lettres ont été produites dont quatre en 2023, chacune présente les actualités relatives au projet, l'avancement des études en cours. Elles sont téléchargées depuis le site internet, distribuées, via la maison de projet et les stands itinérants. Pour faciliter la compréhension par le public, les textes sont traduits en langue locale.

### **La presse et les médias locaux**

La presse et les médias locaux (presse, TV, radios), régionaux ou couvrant l'actualité ultramarine, relaient toutes les informations transmises par le maître d'ouvrage, ils sont très suivis par la population. De nombreux documents (articles de presse, vidéos...) sont publiés à l'issue des comités de pilotage, des événements, lors de la diffusion des résultats des études. Une synthèse de ces informations est faite régulièrement par l'assistance à maîtrise d'ouvrage et envoyée à la garante (cf. annexe).

## **Les modalités de rencontres avec le public**

Selon le maître d'ouvrage, les outils de communication ont permis d'échanger directement avec environ 1450 personnes.

Les échanges avec la population se font, dans la grande majorité des cas, directement avec M. MASSON.

Après une présentation globale du projet, différents sujets sont abordés et font l'objet de questions et de réponses précises par le maître d'ouvrage :

- Le prix du billet d'avion et les contraintes de la piste actuelle
- L'avancement du projet de piste longue et le calendrier de réalisation
- La comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji
- Le développement économique, le tourisme
- L'information et la concertation sur le projet ; les objectifs visés ;

### **1 – La maison de projet**

La maison de projet, ouverte en octobre 2021, est le lieu d'accueil permanent du public qui souhaite obtenir des informations, poser des questions et obtenir des réponses. Des permanences ont été organisées sur Grande Terre.

La population est accueillie à la Maison du Projet de Pamandzi, tous les lundis, mardi et jeudis de 8 h à 12 H et à M'Tsangamouji depuis 2023, tous les mercredis et vendredis de 8 H à 12H.

64 personnes ont été reçues à fin décembre 2023.

### **2 – Les stands itinérants**

Organisés depuis 2021 sur Petite Terre, ils ont été autoportés, à partir de 2023, en Grande Terre à Dzoumogné, Chirongui, Dembeni, Bandrelé et Combani.

Pour faciliter la communication, M. Masson est accompagné d'un personnel parlant les langues locales

Ils ont touché 559 personnes.



### **3 – Les réunions avec les acteurs locaux et le public**

Ces rencontres organisées avec différents acteurs ou associations ont accueilli au total 346 personnes.

Parmi ces rencontres, on notera les acteurs, organismes, associations consultés : le Rotary, le MEDEF, la Fédération des Associations Mahoraises de Métropole (FAMM à Limoges), les apprentis d'Auteuil, le Lycée de Kahany, le rectorat.



## 4 – Les actions en direction des jeunes

Les jeunes représentent une part importante de la population mahoraise et sont souvent peu sollicités pour prendre part à la vie citoyenne. Pour remédier à ce constat, la DGA a décidé de lancer deux actions en direction de ce public.

### 4.1 – Le comité de suivi des jeunes mahorais

Pour une meilleure représentativité de la population mahoraise, le maître d'ouvrage a décidé de créer un comité de suivi du projet avec des jeunes de 20 à 30 ans (étudiants, actifs et/ou déjà investis dans la vie publique mahoraise...).

Il s'est réuni une seule fois et aurait dû se réunir après chaque comité de pilotage du projet<sup>7</sup>.

### 4.2- L'appel à projets dans les collèges et les lycées

Après discussions avec le Rectorat, la DGAC a proposé aux enseignants volontaires de faire travailler au 1<sup>er</sup> semestre 2023 avec les élèves des collèges et lycées de Mayotte sur le projet de piste longue, de contribuer aux réflexions sur la comparaison des deux sites d'implantation envisagés. L'appel à projets s'est mis en place tardivement, sur la thématique du développement durable et sur la comparaison des deux sites, lequel est le plus favorable de ce point de vue. L'appel à projet n'a pas reçu l'accueil espéré en 2023 et devrait être relancé en 2024. Il est vrai que le contexte local et l'insécurité près et autour des établissements scolaires ne favorisent pas l'engagement de la communauté éducative vers ce type de projet.

Néanmoins il convient de citer plusieurs effets, engendrés par cette démarche :

- des échanges avec les élèves du Lycée de Kahani, 13 personnes ;
- une réunion avec les enseignants de l'école primaire de Kani-Kéli.
- des contacts avec quelques lycéens dans le cadre de leur préparation du grand oral du bac.
- Indirectement, les rencontres avec les Apprentis d'Auteuil (qui ont pris contact à la suite de la publication de l'appel à projets) et l'élaboration d'un questionnaire de connaissance sur le projet.

Tous les moyens de communication, annoncés pour informer le public et le faire participer, ont été engagés. Pour une bonne compréhension du projet dans ses aspects techniques, ses enjeux environnementaux et économiques, un effort particulier a été fait de traduction intelligible et en langue locale pour le public n'ayant pas l'usage du français.

## Avis sur le déroulement de la concertation continue

Le travail, effectué pour cette concertation continue par le maître d'ouvrage, est à souligner dans la qualité des documents mis à disposition du public. Les informations mises sur le site internet ont contribué à identifier les étapes du projet et ont fourni, au fur et à mesure, les résultats, des études complémentaires. La disponibilité du représentant local de la DGAC est également à signaler.

Toutefois, il est à noter que la défiance existante, envers l'état, ne s'est pas affaiblie malgré le déploiement des modalités de la concertation continue qui visait l'information et la participation au fur et à mesure de l'avancée des études et des travaux préparatoires.

---

<sup>7</sup> Or, il ne s'est pas réuni en 2023.

### ***Y a-t-il eu délibération avec le public, notamment le plus éloigné des dispositifs ?***

Il est difficile de répondre à cette question, dès lors que les conditions de présentiel n'ont pas été réunies dans le contexte local d'insécurité, qu'une grande partie de la population ne maîtrise pas le français (même si un effort particulier a été fait en traduction en langue locale).

La DGAC a recruté un personnel mahorais qui a facilité l'accueil et les permanences à la maison de projet, dans les rencontres dans les marchés. Ces lieux ont pu susciter des discussions ou des mini-débats, mais nous n'avons pas d'éléments pour confirmer que le public, éloigné des dispositifs d'information et de participation, ait été touché.

Il nous a été fourni une liste anonymisée de personnes, passées à la maison de projet, avec la date et l'objet des visites, le lieu d'habitation, le thème des questions posées, sans information sur les profils.

Les écrits déposés sur la plateforme de questions/réponses, les arguments et questionnements avancés dans les rencontres avec les acteurs penchent pour un public plutôt averti et non éloigné des dispositifs d'information et de participation.

L'aspect délibération de la concertation s'est fait dans les réunions avec les acteurs locaux, dans les échanges à la maison de projet, sur les stands mobiles dans les marchés...

### ***Le grand public a-t-il été touché ?***

Si dans la première phase de la concertation la rencontre en présentiel a été limitée compte tenu du contexte sanitaire, électoral, le maître d'ouvrage s'est mobilisé, en 2023, pour aller à la rencontre du public en particulier sur Grande Terre.

Le contexte sanitaire, les différentes élections, l'insécurité, l'opération wanbushu n'ont pas favorisé l'organisation de réunions publiques en présentiel. Ce choix n'a d'ailleurs pas été retenu pour cette deuxième phase de concertation.

Les questions, posées sur le site internet, dans les stands mobiles, lors des passages à la maison de projet, dans les rencontres avec les acteurs locaux montrent que le public est issu de toute l'île, y compris de mahorais vivant hors de Mayotte.

Dans cette 2<sup>ème</sup> période, le périmètre s'étant élargi à Grande Terre, les questionnements abordés se sont aussi ouverts à des thématiques plus larges comme le développement de Mayotte à travers l'économie, l'emploi et la formation, l'aménagement...

Si les parties prenantes ont pu s'exprimer et échanger au cours des comités de suivi des études écologiques, il en a été différemment pour les citoyens. Les possibilités d'expression et de délibération offertes au grand public ont été ouvertes au numérique, aux échanges au sein de la maison de projet et dans le cadre de « débats mobiles » sur les marchés forains, ainsi que dans les rencontres organisées avec les acteurs locaux. Malgré la demande réitérée de la garante, les comités de pilotage et de suivi n'ont pas été ouverts aux représentants des citoyens en dehors des élus.

### ***Qu'en est-il de la transparence de l'information ?***

Dans notre précédent rapport intermédiaire nous avons mentionné que le principe d'accès à toute l'information, c'est-à-dire à la totalité des études anciennes ou complémentaires telles que fournies par les bureaux d'études, n'était pas respecté sur le site internet. Notre recommandation n'a pas été suivie par la DGAC.

Toutefois, les études ont fait l'objet de dossiers particuliers pour chaque thème étudié et mis en ligne. On notera que des échanges de données et/ou d'informations entre la DGAC et le professeur Bernard A. Thomassin<sup>8</sup> ont pu avoir lieu.

## La mise en œuvre des recommandations de la garante

L'année 2023 a été celle de la finition des études sur le site de Pamandzi et le démarrage de celles de Grande Terre. Dans son bilan intermédiaire n°1 de janvier 2023, la garante a émis des recommandations pour la suite de la concertation continue.

Ces recommandations ont été globalement suivies et mises en œuvre, sauf les recommandations 2 et 6. La recommandation 7 est prévue en 2024.

### **1/ Organiser des réunions publiques avec la population de Petite Terre**

Il s'agissait d'approfondir les sujets suivants : les nuisances occasionnées par les futurs travaux ; La pollution sonore ; l'aménagement autour de l'aéroport et de la piste ; les éventuelles ou potentielles activités touristiques.

*Des réunions publiques ont été organisées avec la population en 2023.*

### **2/ Constituer un comité de suivi du projet de piste longue**

Sa composition pourrait être envisagée avec des habitants volontaires, des représentants associatifs et/ou de personnes qualifiées, d'associations environnementales, de quelques élus.

*Le comité de suivi n'a pas été constitué.*

### **3/ Aborder la liaison entre grande terre et l'aéroport voir dans l'étude aménagement**

Ce sujet, indiqué dans l'avis de la CPDP en 2011, n'a pas été traité au cours de la première phase de la concertation continue. Cet aspect a été appréhendé dans les études d'implantation sur Grande Terre.

*Cette liaison a été abordée avec les liaisons maritimes envisagées entre Petite Terre et Grand Terre. Un pont ne semble pas réaliste.*

### **4/ Elargir le périmètre de la concertation continue au développement économique de Mayotte**

La piste longue est un enjeu fort du développement de Mayotte, sa construction a des impacts sur l'environnement, sur l'aménagement du territoire, le développement socio-économique, etc..

*Ce sujet a été évoqué lors des rencontres avec le public, également avec les élus.*

### **5/ Faire participer la population à la réflexion sur l'alternative d'implantation de la piste (et/ou de l'aéroport)**

La recherche de différents sites d'implantation du projet constitue un élément nouveau déterminant dans le choix du projet à retenir. Elle justifie pleinement la mise en place de temps participatifs dans le cadre de la concertation continue

*La DGAC a ouvert la concertation au public de Grande Terre avec des actions d'échanges sur les marchés et des rencontres avec des acteurs locaux (parties prenantes, associations, lycée...).*

---

<sup>8</sup> Dir. hon. Centre Natn. Recherche Scient./ ex- Centre d'Océanologie de Marseille, Aix-Marseille Univ.  
Membre Conseil scient. Patrimoine naturel Mayotte (CSPN M) 6 Membre Conseil scient. Musée de Mayotte (MUMA)  
Membre du REVOSIMA Mayotte - SASU "Etudes Techniques Océanographiques" (E.T.O.),

## **6/ Mettre en ligne toutes les études préparatoires**

Il serait souhaitable que toutes les études, dites travaux préparatoires, soient mises à la disposition de tous sur le site Internet telles qu'elles sont délivrées par les prestataires. Il s'agit des études écologiques et environnementales, l'étude sur le bruit, les nuisances liées à l'atterrissage et au décollage des avions, les études techniques....

*Les études préparatoires sur Pamandzi ne sont toujours pas en ligne. et n'ont pas fait l'objet de présentation publique.*

## **7/ Organiser un évènement officiel**

Il serait souhaitable que le maître d'ouvrage organise un évènement officiel, ouvert au public, pour présenter les résultats de l'étude de recherche de la meilleure implantation de la piste (et/ou de l'aéroport) et le scénario retenu

*Cette proposition n'a pas été mise en œuvre..*

Pour mémoire, la garante avait souhaité que l'AUTAM<sup>9</sup> soit invité aux comités de pilotage de la concertation, demande réitérée dans le bilan intermédiaire et restée sans effet. Une rencontre avec le nouveau président de cette association, M. Djaroudi Ali, a eu lieu en 2023 avec M. Masson de la DGAC.

## **Questionnement et argumentation du public**

Lors de la première phase de la concertation continue beaucoup d'interrogations étaient relatives à la construction de la nouvelle piste longue sur Pamandzi. Cette deuxième phase élargie au périmètre de Grande Terre, interroge plus globalement la construction d'un nouvel aéroport international. Les questionnements s'orientent vers un aménagement de l'île, pensé en termes de desserte routière, de développement économique, de liaison avec le port de Longoni... Les questions posées sur la plateforme du site internet ou dans les rencontres avec les acteurs locaux en témoignent.

Les préoccupations sont importantes et très diversifiées, les arguments avancés dans les rencontres avec les acteurs (Rotary, Medef, Lycée Kahani,) ont permis d'aborder de nombreux sujets. Le maître d'ouvrage a apporté des réponses précises à toutes les questions posées.

Le maître d'ouvrage nous a fourni les comptes-rendus des différentes rencontres à partir desquels nous avons relevé les arguments avancés, ils sont présentés en question/réponse par grands thèmes et entre guillemets.

### **Les réponses au questionnaire**

Entre février et décembre 2023, la DGAC a décidé de mettre en ligne un questionnaire pour recueillir l'avis de la population sur la comparaison des sites de Pamandzi et de Bouyouni/M'Tsangamouji. Il a également été utilisé à la fin des rencontres publiques. Une soixantaine de réponses ont été recueillies et synthétisées par l'AMO. Les thèmes considérés comme les plus importants sont :

- les principes d'aménagement de l'aéroport (longueur de piste, parkings avions, aérogare...) et potentiel de développement économique autour de l'aéroport ;
- la desserte du site de l'aéroport (routes, liaisons maritimes...) et impact du site d'implantation sur l'aménagement et le développement de Mayotte ;

---

<sup>9</sup> Association des Usagers des Transports Aériens de Mayotte

- les risques naturels (séismes, tsunamis, cyclones, glissements de terrain) et industriels (stockage du carburant pour les avions) ;
- la ressource en eau et la qualité des eaux (préservation pour l'alimentation en eau potable...).
- Les autres thèmes abordés sont :
  - Le prix du billet d'avion et les contraintes de la piste actuelle ;
  - L'avancement du projet de piste longue et le calendrier de réalisation ;
  - La comparaison entre les sites de Pamandzi et de Bouyouni / M'Tsangamouji
 L'information et la concertation sur le projet.

A la demande de la garante d'apporter des informations sur les profils des répondants et sur les réponses, l'assistant au maître d'ouvrage indique « ce questionnaire a été fait uniquement à Mayotte, par différents canaux, donc la probabilité que les répondants soient très majoritairement mahorais et/ou résidents à Mayotte est très forte ». Constatant les textes sans faute des comptes-rendus fournis et comparativement aux interventions écrites en direct sur la plateforme internet, l'AMO indique « nous avons effectivement corrigé les fautes de frappe/d'orthographe/de grammaire dans la note, mais sans toucher bien évidemment au fond des propos qui sont cités et repris dans les comptes-rendus ». Il y a eu une soixantaine de personnes, sur les plus de 300 ayant coché les cases du questionnaire, qui ont laissé des commentaires libres.

## **Les échanges en présentiel ou sur le site**

Au-delà des réponses du questionnaire, les interrogations et les réponses des présents dans les différents espaces d'échanges apportent d'autres éléments à la concertation continue.

### ***L'organisation des travaux du nouvel aéroport et sa desserte***

Le public se demande comment seront organisés les travaux de l'aéroport et la construction d'une nouvelle route départementale à Bouyouni/M'tsagamouji.

Le maître d'ouvrage indique que : « l'organisation des travaux sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji a fait l'objet d'une étude... qui intègre notamment la création de la piste longue et d'un aéroport complet, le réaménagement de la route départementale ... et l'aménagement d'une voie de chantier séparée de la circulation générale pour le transport des matériaux. Les principes du réaménagement de la RD2 sont d'ores et déjà définis ».

### ***Les matériaux, les interventions des entreprises locales...***

Un intervenant indique « le projet est susceptible de réinjecter de l'argent dans l'économie locale, il faudrait éviter que seul COLAS en bénéficie ! Le maître d'ouvrage répond « la concurrence sera ouverte ».

Le public demande si le site envisagé sur grande terre est occupé « la carrière n'est plus en activité. Une entreprise de travaux public et de concassage est présente sur une partie du site avec une centrale à béton et une activité de vente de matériaux ». En comparaison avec le chantier de La Réunion « les entreprises locales seront consultées pour les matériaux et pour la réalisation de la piste ».

Les participants de la rencontre du lycée Kahani demandent au MO « pourquoi les camions qui transportent les matériaux ne doivent pas utiliser les routes existantes ? Sa réponse est les « grands engins ne sont pas autorisés à rouler sur les routes ouvertes à la circulation générale. » Sachant que les travaux vont durer au minimum 7 ans à Pamandzi, il faudrait faire rouler un engin toutes les 30 secondes. Il faut donc construire des routes ou pistes nouvelles pour les engins ».

Un autre participant demande « comment fait-on pour extraire les matériaux sur les collines ? » La réponse est « sur Pamandzi ce sont essentiellement des pelles à gros godets qui permettront de charger des tombereaux. Il peut également y avoir des brises roches pour les sites à forte concentration de roches » « sur Bouyouni/M'Tsangamouji l'extraction des matériaux se fera à l'aide d'engins de terrassement : soit des pelles à gros godets, ou des scrapeurs »

Les personnes, invitées dans les rencontres, s'interrogent sur la possibilité de réaliser plus rapidement le chantier « est-il possible d'utiliser des matériaux locaux et également en faire venir de l'extérieur à Mayotte ? Le MO indique que « le problème... est qu'ils vont devoir rester sous l'eau pendant plusieurs mois afin de les purger de toutes les espèces invasives non endémiques. Mais lorsqu'on met des matériaux dans l'eau, ils sont altérés (abîmés), par conséquent leur résistance et leurs caractéristiques sont impactées. Cette situation nous force à retravailler les matériaux après leur immersion pour recréer une courbe granulométrique satisfaisante pour la réalisation de béton, par exemple. C'est un coût considérable pour le projet ». Par ailleurs, cette proposition aurait de forts impacts environnementaux, cette expérimentation a été abandonnée à La Réunion.

« Sur le site d'Hajangoua, y aura-t-il des impacts visuels/paysagers des travaux préparatoires ? » A cette question, la réponse est « les impacts visuels existeront, même s'il est prévu une remise en état après extraction... Le sujet va se poser aussi sur la Petite Terre, le paysage va changer si on rase la colline du Four à chaux et la colline juste au-dessus ».

## **Le devenir du site de Pamandzi**

De nombreuses préoccupations sont énoncées par la population, en particulier pour les habitants de Petite Terre qui s'interrogent « Quels aménagements autour de l'aéroport, quelle desserte... quel devenir pour Pamandzi ? quid du tourisme ? »

« Quel sera le devenir de Pamandzi si le choix de l'aéroport se fait sur Grande Terre, quelle reconversion ? Que deviendra l'aéroport actuel ? » :

« 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.) »

« que deviendront les infrastructures, les équipements annexes qui gravitent autour de l'aéroport ? hôtel/restaurant/etc. ? »

Pourquoi ne pas construire deux aéroports à Mayotte ? A cette question, la DGAC indique « le volume de trafic aérien à Mayotte ne justifie pas d'avoir deux aéroports ».

### ***L'amélioration de la desserte entre Petite Terre et Grande Terre***

Le principe de relier les deux îles avait été évoqué lors du premier débat en 2011 et n'avait pas été étudié. Il n'a pas été repris dans les études complémentaires. Pour autant lors des rencontres publiques un participant pose la question « un pont est-il possible à Mayotte ? ». Le maître d'ouvrage indique « techniquement oui, il est possible de construire un pont entre Grande Terre et Petite Terre. En revanche, il convient que la hauteur du pont soit assez haute pour laisser passer les barges sur l'eau, mais assez basse pour que le pont ne devienne pas un obstacle à l'envol des avions ». En même temps, la DGAC explique « si le sujet est la desserte de l'aéroport, créer un pont entre Petite Terre et Mamoudzou risque d'augmenter le trafic routier vers Petite Terre ».

L'amélioration de la desserte de Pamandzi apparaît nécessaire, considérant que « le déplacement est trop long pour se rendre à M'Tsangamouji ». Une autre possibilité est évoquée « est-il possible d'imaginer des pontons pour relier l'aéroport à Grande Terre ? » Cela fait partie des possibilités pour la DGAC « ... nous étudions 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... » Pour certains « il faut garder la beauté de prendre la barge pour les habitants du territoire ». Le maître d'ouvrage précise « il sera possible d'accéder à l'aéroport par le réseau routier : véhicules particuliers, bus de rabattement, taxis... et par des liaisons maritimes express 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 ».

### ***La desserte et l'aménagement autour de l'aéroport***

Le questionnement du public se porte aussi sur le devenir de l'actuel aéroport de Pamandzi « Qu'en est-il des infrastructures/équipements annexes qui gravitent autour de l'aéroport ? (hôtel/restaurant/etc.) ». Ce sujet semble être en cours de réflexion avec les élus locaux, le choix final de l'implantation de l'aéroport influencera le devenir du développement de Petite Terre ou de Grande Terre.

Selon un participant « la piste longue contribue au développement touristique » cet avis n'est pas partagé par la DGAC qui précise « 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 ».

Sur le site de Bouyouni/M'Tsangamouji 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 surface disponible autour de l'aéroport pour du développement économique. M. Masson indique « la sensibilisation auprès des collectivités a été faite 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 ».

En réponse à la question « qu'en est-il de la desserte de l'infrastructure par rapport au choix d'implantation ? », la DGAC annonce qu'une enquête passagers a été menée, elle avait pour but de connaître les priorités des passagers (temps de parcours, fiabilité du parcours, obligation de dormir à Petite Terre...) ». Une réflexion est en cours, avec les collectivités, visant l'amélioration de la desserte, notamment la mise en place de navettes maritimes ».

Les accès au site de l'aéroport ont fait débat, plusieurs personnes ont considéré cette thématique comme un critère prioritaire, notamment pour éviter les embouteillages.

Les avis sont partagés : « des visiteurs ont mis en avant les avantages dans l'accès à l'aéroport sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, notamment au regard des contraintes actuelles avec la barge et les encombrements dans l'agglomération de Mamoudzou : »

« À l'inverse, des personnes se sont inquiétées de la distance à parcourir ou de saturation sur Grande-Terre si le site de Bouyouni / M'Tsangamouji est retenu ».

Sur ces questionnements, la DGAC n'apporte pas de réponse précise, elle est en attente du choix entre les deux sites.

## **Les aspects techniques**

### ***La longueur de la piste, les aspects techniques, les délais***

Pour les Compagnies, la longueur optimale et minimale est de 2 510 m, il est prévu 2600 mètres sur Pamandzi et 2 730 mètres à la mise en service du projet sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji.

Actuellement, il est impossible de faire décoller les avions à pleine charge... ils emportent moins de carburant que nécessaire. L'escale au Kenya est une escale technique pour refaire le plein de carburant.

Les problèmes sur la piste existante sont sa longueur mais aussi les obstacles (les collines et la mosquée). 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.

Les délais de réalisation sont régulièrement évoqués. Sur le site de Pamandzi la durée des travaux est de minimum 7 ans. Au cours de cette période, l'activité de l'aéroport va se poursuivre en journée. Les travaux auront essentiellement lieu de nuit et sur des périodes courtes. Les engins présents sur le chantier ne doivent pas être des obstacles pour l'envol des avions.

A la question « est-ce que la piste doit obligatoirement être plate ? », la réponse est « 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 le site internet ».

Quelles sont les caractéristiques techniques de la piste longue si la construction de l'aéroport se fait à Bouyouni-M'Tsangamouji ?

Sur le site de Pamandzi, les travaux préparatoires ont conduit à retenir la solution d'une piste convergente, construite sur le platier d'une longueur de 2 600 mètres. Cette longueur est maximale en raison des grands fonds marins ». « Sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji, il est prévu une piste de 2 730 mètres à la mise en service du projet ».

Un participant, lors de la réunion avec le Medef, fait part de sa réflexion « le coût de maintenance est un point important à prendre en considération dans la logique de projet, exemple : 45% d'érosion des piles béton dans le port à la Réunion. Il ne faut pas construire en milieu maritime ».

### ***Les délais de réalisation***

Les délais de réalisation, en particulier de démarrage du chantier, font régulièrement l'objet de réactions. Le maître d'ouvrage rappelle que « sur le site de Pamandzi, la durée du chantier a été évaluée à 7 ans minimum, sur Bouyouni/Mtsangamouji, on ne dispose pas encore des éléments, mais ça devrait être au maximum la même durée ».

Un visiteur lors d'une permanence a indiqué avoir « pris connaissance, avec satisfaction, de la confirmation du calendrier du projet par Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports, lors des questions à l'Assemblée nationale le 23 mai 2023 » cette information a été confirmée par la presse locale au cours de la visite, à Mayotte, de la première ministre Mme Borne.

### ***Les risques sismiques et autres***

Au cours de la rencontre avec le lycée de Kahani la question du volcan est posée : risque-t-il d'y avoir des tsunamis ? La réponse est oui, l'activité volcanique existe toujours. Il n'y a pas de solution pour arrêter l'activité volcanique ? S'il y a bien une chose qu'on ne pourra jamais arrêter, ce sont les déplacements des plaques tectoniques et les mouvements de la Terre.

Comment faire pour que la digue qui supporte la piste ne s'affaisse pas ?



Selon un participant, les conséquences volcaniques introduit l'idée que le scénario de Pamandzi est déjà exclu. La DGAC signale : « 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 maîtrisons concernant le risque volcanique est que le site le plus exposé aux risques naturels à Mayotte, est probablement le site de l'aéroport ».

## **Les aspects économiques, le tourisme, la formation, l'emploi**

### ***Le développement économique et touristique***

Selon un participant l'actuel « aéroport contribue au développement touristique » la DGAC précise « aujourd'hui la progression du trafic n'est pas due au développement du tourisme, mais... au volume de la population et à l'augmentation du niveau de vie ».

« L'estimation de 3 fois plus de passagers d'ici 30 ans n'est-elle pas sous-évaluée, notamment au regard du hub « régional » et du développement touristique ? » Sur ce point, la DGAC précise « ce n'est pas le tourisme qui est le vecteur le plus important de l'augmentation du trafic aérien ». Elle indique le volume cible « dans 30 ans, le nombre 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 ». « Ce qui est important, ce sont les aménagements que nous prévoyons, afin qu'ils puissent répondre à des inflexions politiques notamment dans le développement touristique. L'aéroport va faciliter les aller/retour avec la métropole... pour aller étudier, pour revenir au pays, pour les marchandises, pour le prix des billets, le prix du kérosène ».

Si le site de Bouyouni/M'Tsangamouji est retenu, « la DGAC prévoit d'identifier des zones de développement économique qui accompagneront le projet ». Elle précise que « sur le site de Pamandzi, il n'y a pas de surfaces disponibles autour de l'aéroport pour du développement économique.

Lors de la construction de la piste longue « du personnel en nombre conséquent arrivera et certains d'entre eux vont se déplacer avec leurs familles pendant plusieurs années ». La DGAC indique « les collectivités ont été sensibilisées sur le sujet, afin qu'elles anticipent la question des hébergements pendant le chantier ».

Ce sujet est posé par un participant à travers « le parcours résidentiel des travailleurs actuels de l'aéroport de Pamandzi dans le cas de figure d'une localisation à Bouyouni/M'Tsangamouji ? Il lui est répondu « à Mayotte, il y'a beaucoup de personnes de Grande Terre qui travaillent en Petite Terre et vice versa. Les gens ne déménageront sûrement pas ».

### ***La formation***

Le futur chantier de construction va produire une demande de main d'œuvre auprès des mahorais, il convient donc d'anticiper la formation des jeunes pour répondre aux besoins de recrutement. La DGAC a engagé « plusieurs actions, pour sensibiliser les jeunes sur les emplois autour de ce projet. Un appel à projets auprès des collèges/lycées a été lancé.

Malheureusement l'appel à projet n'a pas suscité beaucoup de réaction, le contexte local n'est très pas favorable pour envisager l'avenir.

A la demande d'un participant « est-ce qu'il y'a un forum des métiers aéroportuaires pour les jeunes ? la DGAC répond « 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 qu'ils aillent jusqu'à la fin de la formation... pourquoi pas « former des pilotes mahorais ? ou de contrôleurs aériens ».

### **Le hub régional**

« Est-ce que les études menées par la DGAC prennent en compte le projet d'exploitation gazière de Total dans le Mozambique ? »

M. Masson répond « 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 ».

## **Les aspects financiers**

Une première estimation financière a été faite pour le projet prévu sur le site de Pamandzi. Par contre, le coût du projet sur Grande Terre nécessite une connaissance plus approfondie en termes de foncier, d'impacts, de construction de la piste et de son aérogare, d'accès routiers, etc...

### **Le coût du projet**

A la demande « Quel est le coût global de l'opération ? » la réponse du maître d'ouvrage « 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 ». Il « va dépendre essentiellement des résultats des sondages des sols et de la nature des matériaux ».

Le coût du projet n'est pas encore finalisé, une première estimation a été faite mais rien n'est certain, le coût dépend essentiellement de la nature des sols du site Bouyouni/M'Tsangamouji. Selon le maître d'ouvrage, « il sera vraisemblablement équivalent à celui du site de Pamandzi ». Il en sera de même pour les délais de réalisation.

### **Le coût du billet**

Ce sujet est récurrent, il est abordé dans chaque rencontre, dans les stands et permanences ou dans les questions posées sur le site internet. La réponse est aussi toujours la même.

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.

« Est-ce qu'on est sûrs que les compagnies aériennes baisseront les prix ? Détruire sans être sûr de la baisse des prix de billets, c'est non. » Une question sur l'escale au Kenya « pourquoi les avions s'arrêtent au Kenya sans prendre de passagers pour aller à Paris ? »

La réponse du maître d'ouvrage, qui a conscience que « le coût du billet d'avion entre Mayotte et la métropole est le plus élevé des départements d'Outre-Mer du fait des contraintes : la longueur de sa piste, 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 les compagnies aériennes à former spécifiquement leurs pilotes aux conditions de décollage et d'atterrissage sur l'aéroport de Mayotte ». Ces contraintes sont des freins à l'arrivée d'autres compagnies aériennes.

## **Le foncier et l'environnement agricole**

Si les impacts environnementaux ont été largement abordés au cours du débat public de 2011, puis lors de la concertation continue en cours notamment sur Petite Terre, ceux relatifs à l'implantation sur Grande Terre apparaissent dans cette nouvelle phase. L'implantation future générera quelques impacts en particulier sur le foncier agricole.

### **La maîtrise foncier**

A la question du foncier, la DGAC précise « 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 ».

« 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 ».

« 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. »

### **L'impact sur l'agriculture**

Ce sujet, vient interroger le maître d'ouvrage sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji sur lequel des agriculteurs sont installés, leurs préoccupations sont « comment gérer les impacts sur l'agriculture ? »

La réponse apportée, à la suite d'un premier échange avec des représentants d'un syndicat des agriculteurs, la DGAC indique « nous nous sommes rendu compte que les agriculteurs rencontrent plusieurs problématiques, qui sont davantage liées aux vols, à l'accès à leurs parcelles (route et alimentation en eau), au manque de structuration de l'activité, ou encore de rentabilité de leur activité ».

Si le site de Bouyouni est retenu, « nous allons commencer par recenser toutes les variétés d'exploitations présentes sur site. Ensuite, nous allons regarder comment nous pourrions compenser l'activité qui sera impactée par le projet de la piste longue. Par exemple, les agriculteurs qui seront impactés par le projet pourraient avoir des propositions, une parcelle par exemple, afin qu'ils puissent continuer à cultiver ou des indemnités s'il ne souhaitent pas poursuivre l'activité ».

« Ce type de démarche peut être réalisée en même temps que la construction de l'aéroport. Notre objectif est de structurer pour ceux qui le souhaitent les exploitations dans l'intention de contribuer à les rendre viables et rentables pour les agriculteurs ».

## **Le choix du site**

Pour mémoire, l'autorité environnementale en date du 23 décembre 2020 indiquait conformément à l'article R. 122-5 7° du code de l'environnement « l'étude d'impact devra décrire les « solutions de substitution raisonnables » envisagées et devra comporter une comparaison de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine ..... ».

### **La prise en compte de la recommandation de l'autorité environnementale**

Pour donner suite cette recommandation, plusieurs sites ont été identifiés, une personne demande « comment les 6 sites alternatifs ont-ils été évincés ? » La DGAC répond « 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 ».

À la suite des différentes rencontres avec le public, la DGAC indique « 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 ».

### **La défiance toujours présente**

La possibilité d'un arrêt du projet est évoquée « est ce qu'un abandon du projet est envisageable ? Au vu des échanges politiques actuels », de la comparaison des sites engagée tardivement « Est-ce que cette comparaison entre les deux sites n'est pas faite pour ralentir le processus du projet d'un nouvel aéroport ? »

A cette interrogation, une personne apporte les éléments d'un engagement des partenaires financiers « 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. -...- Les parts de financement du Conseil Départemental, de l'Etat, de l'Europe, sont précisées. -...- Ceci confirme à nouveau la volonté de la part du gouvernement de porter le projet jusqu'au bout ».

C'est également une impatience qui irrite les mahorais « ...arrêtez de retarder le projet. » « Il faut faire la piste sur Bouyouni / M'Tsangamouji rapidement. » « Il y a une lassitude de la population qui est toujours interrogée sur le projet... verra-t-il le jour ? Ça fait 20 ans que l'on entend parler de la piste. Nous n'y croyons plus. On attend de voir les premiers coups de pelle pour changer d'avis sur la réalisation du projet. ».

Si l'opportunité du projet de la piste longue n'a pas été remise en cause, un internaute s'interroge « pourquoi avoir abandonné le projet initial ou pour quelle raison est-il nécessaire de construire une piste longue à Mayotte ? ».

Une autre personne indique que la future piste est pour la population, « une bonne chose en priorité pour la sécurité et ensuite pour éviter les escales techniques puis avoir la possibilité d'attirer plus de compagnies ».

Une autre personne s'exprime et propose : « Il est vrai qu'une interrogation légitime s'illustre quand aussi près du but, l'hypothèse du déplacement de la piste, de petite terre à la grande terre, apparaît ... Aujourd'hui, nous aspirons à un développement plus global. Une fois les garanties fournies, je vous propose une votation pour choisir le site. Ainsi c'est la population qui décidera pour un projet aussi important ».

Une autre personne, depuis la métropole, est dubitative quant aux annonces faites : « on nous parle d'un début de travaux hypothétique en 2026 mais c'est totalement contradictoire puisqu'aujourd'hui on ne sait pas où la piste longue sera construite ? Pouvez-vous nous confirmer... 4 ans après la parole présidentielle, on ne sait toujours pas où la piste longue de Mayotte sera construite ? »

La réponse de la DGAC est « quel que soit le site, le lancement du chantier est prévu en 2026 ».

A la question « en 2024 qui va choisir le site définitif ? » La réponse de la DGAC est : « c'est l'Etat qui choisit, en sa qualité de maître d'ouvrage. En revanche, il ne choisira 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 ».

### **La gestion future de l'aéroport**

La DGAC est interpellée sur la gestion du nouvel équipement « En délégation ou en directe par l'État ? » « Est-ce que l'entretien, les services, la logistique seront améliorés dans les deux cas de figures ».

La réponse est « à moyen terme, une fois que la piste longue sera en service, elle sera gérée à travers un contrat de concession, comme aujourd'hui ».

D'autres sujets ont été abordés lors des rencontres ou dans les échanges avec les acteurs locaux. C'est ainsi que l'ambition du projet d'un aéroport international apparaît et suppose son intégration dans un développement global de Mayotte.

Dès lors, d'autres enjeux sont évoqués et s'ajoutent à ceux de l'aménagement du territoire mahorais et aux besoins en logements sociaux pour résorber l'habitat insalubre, à la mise à niveau des équipements publics et des réseaux VRD (voirie et réseaux divers), le tourisme avec en amont une réflexion sur les besoins en hébergement et en services, la maîtrise de l'immigration et de l'insécurité.

On notera, qu'au cours de cette phase de concertation, les aspects environnementaux ont été très peu évoqués. Nous constatons, une lassitude du public qui ne croit plus à la réalisation de ce projet.

## La suite de la concertation

La construction de la piste longue répond à une promesse de plusieurs gouvernements, considérant que Mayotte est isolée de la métropole, le maître d'ouvrage a précisé à plusieurs reprises « dans ce contexte, la réalisation d'une piste longue jouera un rôle majeur dans l'espace aérien de la zone avec l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes, l'accueil de plus gros porteurs et avions longs courriers avec une plus grande sécurité à l'atterrissage et au décollage ».

L'engagement pris a été renouvelé lors des différentes visites ministérielles (même si elles concernaient d'autres sujets que la piste longue) de « garantir une continuité territoriale et la possibilité pour les Mahorais de se déplacer en métropole pour se former, travailler ou maintenir des liens familiaux et se déplacer vers d'autres pays ». La population est en attente du démarrage du chantier, mais elle est aussi dubitative sur la réalité de l'engagement de l'état.

Suite à notre demande d'informations, auprès de la DGAC, sur l'avancement des études et du dossier d'enquête publique, le maître d'ouvrage indique « les études (y compris sur les zones d'extraction de matériaux et infrastructures nécessaires à leur transport, ainsi que sur les nouveaux terminaux maritimes à créer pour la desserte de l'aéroport) sont désormais suffisamment avancées pour les deux sites (Pamandzi et Bouyouni / M'Tsangamouji) pour envisager de constituer le dossier d'enquête publique ».

L'étude d'impact ne pourra néanmoins être finalisée qu'après le temps d'échanges sur la comparaison des sites et le choix final du site d'implantation de la piste longue.

Ce projet représente un investissement important, au-delà de son coût financier annoncé à environ 750 millions d'euros pour le site de Pamandzi. Le temps consacré à la finalisation du projet semble bien long pour le public qui émet des doutes sur l'engagement de l'état à concrétiser le projet. Certains considèrent ce temps comme un prétexte pour ne pas faire la piste.

## La concertation oblige la réflexion : des priorités questionnées

Certains acteurs ou parties prenantes s'interrogent sur les priorités, notamment sur la réalisation du projet aérien, compte tenu des difficultés rencontrées sur cette île, Selon eux, le contexte de Mayotte oblige une réflexion globale compte tenu des différentes crises qu'elle subit, celles de l'eau potable, de l'immigration, de la délinquance et de la

violence au quotidien, du retard de construction des logements et des équipements publics (hôpital, écoles et classes du premier degré), l'absence de station d'épuration et de réseaux des eaux usées, aujourd'hui la crise sanitaire avec les cas de choléra... Les routes sont en mauvais état, les transports en commun peinent à exister, les travaux engagés détruisent les mangroves et la biodiversité... un taux de pauvreté annoncé de 77%. bref tout apparaît urgent pour les habitants de ce territoire d'outremer.

En 2016, le rapport de la cour des comptes annonçait et alertait : « La délinquance a atteint à Mayotte un niveau hors norme et la sécurité y est devenue la première préoccupation des habitants ». En 2024, ce sujet s'est encore amplifié... l'insécurité est présente au quotidien, la population se partage les temps journaliers pour vivre : les uns le jour, les autres la nuit.

Plusieurs plans de développement de Mayotte ont été rédigés mais sans un réel aboutissement. Deux lois sont en préparation et ont été présentées aux élus mahorais le 17 mai 2024 à l'Elysée :

- un développement accéléré de Mayotte, autour de quatre grands thèmes :
  - des moyens pour mieux contrôler l'immigration,
  - davantage de forces de l'ordre sur l'île, dans la continuité des grandes opérations : wuambushu et place nette ;
  - accélérer le développement de Mayotte en ciblant les jeunes et le domaine de la santé ;
  - moderniser les institutions.
- un projet de loi constitutionnel dont la meure emblématique sera la suppression du droit du sol

A ce jour, Mayotte est submergée par les problématiques de vie au quotidien qui affecte tous les milieux. Les dernières visites ministérielles et les annonces faites confirment la réalisation de la future piste aérienne, pour autant cela ne rassure pas la population sur les besoins de mise à niveau du département.

## Les prochaines étapes

L'absence de comité de pilotage en 2023 ne nous permet pas d'avoir une vision globale sur ce qu'il reste à faire avant la mise à l'enquête publique, sur l'ensemble des délais de réalisation de la future piste aérienne.

Les prochaines étapes de la concertation continue et de la concrétisation du projet de piste longue sont :

### 1. La validation officielle de l'implantation de la piste longue ;

Le choix d'implantation a été annoncé par voie de presse en mai dernier suite à la rencontre au ministère des transports avec les élus de Mayotte.

Il s'agira d'annoncer très officiellement le scénario final d'implantation du projet aérien pour Mayotte, de préciser son coût et son mode de financement ;

### 2. La réalisation de l'avant-projet (AVP)

Il définit les grandes lignes du projet dans ses aspects techniques (axe, longueur, largeur, hauteur, procédés techniques de construction...) organisation du chantier, acheminement des matériaux..... estimation des coûts, montage juridico-financier et calendrier de construction. il valide sa faisabilité. L'AVP est suivi des études de projet pour préciser le plan de la construction et les équipements nécessaires pour la réalisation.

L'AVP sera complètement étudié après officialisation du choix du site d'implantation.

### **3. L'élaboration du dossier d'enquête publique.**

Il contient l'ensemble des caractéristiques du projet, des études ayant contribué à son élaboration et permettant au public de s'informer, de donner un avis. Il comprend également l'évaluation environnementale et l'étude d'impact, obligatoire pour toute « construction d'aérodrome dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur d'au moins 2 100 mètres ». Le contenu de l'étude d'impact est précisé au sein des articles R. 122-4 et R. 122-5 du code de l'environnement

« L'évaluation socio-économique est réglementaire et obligatoire pour tout projet d'investissement public et tout projet de transport soumis à étude d'impact. Elle constituera une pièce du futur dossier d'enquête publique. Elle sert à évaluer l'intérêt socio-économique du projet ».

Selon le maître d'ouvrage, interrogé début 2024, « les études (y compris sur les zones d'extraction de matériaux et infrastructures nécessaires à leur transport, ainsi que sur les nouveaux terminaux maritimes à créer pour la desserte de l'aéroport) sont suffisamment avancées pour envisager de constituer le dossier d'enquête publique. L'étude d'impact ne pourra néanmoins être finalisée qu'après la décision finale et officielle du site d'implantation de la piste longue ».

- 4. Un nouveau calendrier de déroulement du projet** devrait être proposé et soumis à la population. Il conviendra d'être le plus réaliste possible sur les dates de mise à l'enquête publique, annoncée pour fin 2024, de l'obtention de la déclaration d'utilité publique envisagée en 2025 et du démarrage des travaux prévu en 2026.

## Les recommandations de la garante

La garante recommande et renouvelle ses demandes exposées dans le bilan intermédiaire précédent :

1/ Apporter des réponses aux recommandations faites dans le précédent bilan intermédiaire :

- mettre en ligne les études telles qu'elles ont été délivrées par les prestataires ;
- informer et expliquer les solutions pour réduire les nuisances occasionnées par les futurs travaux ;
- apporter les informations sur la pollution sonore qui sera produite par l'activité aérienne lors de la mise en service de la future piste
- communiquer sur l'aménagement prévu autour du projet et de la piste, dont les éventuelles ou potentielles activités économiques et touristiques.

2/ Présenter les pistes éventuelles sur le devenir de l'aéroport existant.

3/ Constituer un comité de suivi du projet tout au long de sa réalisation (cf. notre recommandation dans le précédent rapport intermédiaire) .

4/ apporter les informations sur les liaisons entre grande terre et petite terre pour faciliter les transports avec l'aéroport.

5/ au-delà de la réglementation des marchés publics, indiquer quelles actions pourraient être envisagées pour associer les mahorais à la construction du futur aéroport,

6/ Organiser un évènement officiel au cours duquel pourraient être présentés :

- les éléments ayant conduit au choix du site d'implantation retenu pour la réalisation du futur aéroport.
- les orientations du futur projet d'aéroport : son coût, son mode de financement, le calendrier, le plus réaliste possible, pour les parties administratives et la durée du chantier, la date de la mise en service de l'aéroport.



## Liste des annexes

Annexe 1 - Décision CNDP d'organiser une concertation continue et Lettre de mission de la garante Cf. [Construction d'une nouvelle piste pour l'aéroport de Mayotte | CND\(debatpublic.fr\)](https://www.cndp.debatpublic.fr/construction-d-une-nouvelle-piste-pour-l-aeroport-de-mayotte)

### Le projet à travers la presse

#### **Les nouvelles de Mayotte 25/5/2023**

A l'assemblée nationale en mai 2023, Mansour Kamardine, député de Mayotte annonce « nous venons chercher la vérité » sur la construction de la piste longue. La réponse du ministre des transports « certes la procédure est longue, c'est une infrastructure essentielle et attendue de longue date mais nous serons au rendez-vous conformément aux engagements présidentiels ».

#### **Les nouvelles de Mayotte du 8/12/2023**

annonce « La seule chose de certaine, c'est que la décision définitive de l'implantation du futur aéroport de Mayotte devra être prise avant le 31 décembre. On peut donc prédire avec quasi-certitude, que la future piste longue de Mayotte sera construite à Bouyouni ».

#### **Mayotte Hebdo décembre 2023**

« La question sera bientôt tranchée. Les études comparatives des deux options de piste longue arrivent bientôt à leur terme. "Nous sommes en train de faire l'assemblage du puzzle afin d'avoir des résultats fiables. L'étude socio-économique est en train d'être achevée, c'est là qu'on va retrouver les coûts des deux projets et les délais de réalisation", affirme Christophe Masson, délégué de la direction du transport aérien de la Direction Générale à l'Aviation Civile (DGAC) à la piste longue, qui affirme que tous les éléments seront rassemblés d'ici la fin du mois. »

« Maymounati Moussa Ahamadi, conseillère départementale de DzaoudziLabattoir, qui tient absolument à ce que le chef de l'État tienne son engagement. Elle rappelle les investissements qui ont été faits en lien avec l'aéroport de Petite-Terre, comme l'hôtel Ibis par exemple, ou encore l'agrandissement de l'aérogare en cours. "Plusieurs entrepreneurs ont investi en lien avec le désenclavement de Mayotte, en lien avec l'aéroport. À quoi vont-ils servir si on ne fait pas la piste longue à Pamandzi ? ».

Le calendrier a été confirmé par Elisabeth BORNE lors de sa visite à Mayotte, le 8 décembre 2023 : « J'ai bien noté les propos de la Première ministre qui a confirmé la réalisation de la piste longue et que le choix du site serait fait en 2024 sur la base des études de comparaison finalisées fin 2023 »

#### **Mayotte Hebdo mai 2024**

Lors de la rencontre au ministère des transports avec les élus mahorais, les résultats des études comparatives entre Petite Terre et Grande Terre ont été annoncés « le projet de piste longue n'est pas abandonné, mais c'est l'option de voir naître un nouvel aéroport à Bouyouni-M'tsangamouji (option apparue en 2022), qui devrait être privilégiée ». « Ce n'est pas tant une prise de décision, mais nous avons pris acte des résultats des études », déclare Pierre Bastard<sup>10</sup> à la presse ce mardi matin, précisant qu'il ne serait "pas raisonnable" d'investir dans une piste longue à Pamandzi

---

<sup>10</sup> Conseiller transport aérien, ports et transport maritime, transport fluvial au cabinet du ministre délégué chargé des Transports, Patrice Vergriete