

Rapport intermédiaire 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, octobre 2022



Sommaire

Un premier débat public en 2011.....	3
Les dates clefs du débat public de 2011.....	3
La relance du projet, le dispositif de concertation.....	4
La saisine de la CNDP	4
La préparation d'une reprise de la concertation	4
Les dates clefs de la concertation continue sous l'égide de la CNDP.....	5
La mission de la garante	5
Fiche d'identité du projet.....	7
Maitre d'ouvrage.....	7
Le contexte	7
Localisation du projet	8
Les objectifs du projet	8
Les caractéristiques du projet.....	9
Le coût du projet	10
Calendrier prévisionnel.....	10
Organisation et déroulé de la concertation	11
L'étude contexte par la garante.....	11
Engagement du responsable de projet	12
Les modalités de la concertation continue.....	15
Avis de la garante sur le déroulement de la concertation.....	18
Actualités liées au projet et évolutions.....	20
Les études complémentaires.....	20
Les évolutions du projet	21
Les futures étapes.....	23
L'implantation de la piste longue, petite terre ou grande terre ?.....	23
Les résultats provisoires de la concertation	24
Les arguments exprimés	24
A – Les caractéristiques de la piste.....	25
B – Le calendrier : des études, des étapes à venir.....	26
C – Les matériaux : extractions et acheminement	28
D – le choix du scénario et les alternatives à l'implantation du projet	29
E – La défiance, la réglementation	30
F – Les enjeux environnementaux.....	31
G – Le développement économique, le cadre de vie	33
La suite de la concertation continue	35
Les prochaines étapes de la concertation.....	35
Les recommandations de la garante.....	36
Liste des annexes.....	39

Un premier débat public en 2011

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. Mayotte, devenue département français et région insulaire, depuis 2011, est régie 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 ». 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. Suite à ce débat, la décision de poursuivre le projet a été prise.

Après une large consultation du public, la commission particulière du débat public a rendu ses conclusions en 2012, dans lesquelles elle indiquait :

- « des études complémentaires sont souhaitées pour mieux appréhender les impacts du projet sur l'environnement et proposer des mesures d'atténuation et de compensation de ces effets » ;
- « des mesures sont attendues par la population de Petite Terre pour limiter les nuisances sonores et la poussière engendrée par le prélèvement et le transport des matériaux durant le chantier » ;
- « une réflexion globale sur l'amélioration des transports entre Grande Terre et Petite Terre doit être menée afin de faciliter l'accès de l'aéroport à l'ensemble des habitants de Mayotte ».

La décision du 7 mai 2012, prise par l'Etat sur le principe et les conditions de la poursuite du projet de piste longue, adaptée aux vols long-courriers de l'aéroport de Mayotte, précisait de :

- « confier à la direction générale de l'aviation civile la poursuite de ces études et le soin de réunir l'ensemble des cofinancements nécessaires » ;
- « choisir au terme des étapes précédentes le scénario optimal et de préparer le dossier à soumettre à l'enquête publique » ;
- « déployer un dispositif d'information, d'échanges et de participation du public sur l'avancement du projet permettant d'associer les différents interlocuteurs de l'Etat ».

Cette décision, prise à l'issue du débat, n'a pas tranché sur le scénario à retenir et les études complémentaires n'ont pas été réalisées. Aucun dispositif d'information et de suivi n'a été mis en œuvre. Le projet a été mis en sommeil jusqu'en 2019.

Les dates clefs du débat public de 2011

- 14 avril 2010 : saisine conjointe 2010 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 a nommé Madame Anziza Moustoifa présidente de la CPDP ;
- 1er décembre 2010, nomination des membres de la CPDP ;
- 27 juin au 11 décembre 2011 : débat public préalable 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
- 28 juin 2013 : rapport de la commission « Mobilité 21 »: la réalisation d'une piste longue est classée dans les projets de faible priorité, report du projet au-delà de 2050.

Le projet est mis en pause entre 2012 et 2020.

La relance du projet, le dispositif de concertation

Le Président de la République, lors de sa visite à Mayotte le 22 octobre 2019, a confirmé l'intention de construire une piste longue sur l'aéroport, ainsi que la reprise des études afin de déterminer comment réaliser ce projet.

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), maître d'ouvrage, a lancé les études complémentaires à la fin du premier semestre 2020, avec pour objectif de définir le meilleur scénario de construction de la piste longue.

La saisine de la CNDP

Le maître d'ouvrage a saisi la CNDP en date du 24 août 2020 sur la base d'une note retraçant l'historique du projet, son évolution et ses caractéristiques. Elle présente les enjeux et les impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Elle indique les solutions étudiées qui ont été écartées et reprend les conclusions du débat public de 2011.

A la demande du maître d'ouvrage, la Commission nationale du débat public, dans sa séance de septembre 2020, a désigné Renée AUPETIT, garante, pour suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

La partie concertation en direction du public a démarré en juillet 2021, le présent rapport intermédiaire de la garante couvre la période d'octobre 2020 à septembre 2022. Il rend compte en toute neutralité et transparence du déroulé de la concertation et des arguments échangés durant cette période.

La préparation d'une reprise de la concertation

Quelques dates repères de la préparation

- Juillet 2019, enveloppe financière pour travaux préparatoires, mentionnés dans le contrat de convergence et de transformation de Mayotte ;
- Octobre 2019, le président de la République confirme la volonté de l'État de réaliser le projet de la piste longue ;
- Janvier 2020, comité de pilotage n°1, le préfet annonce la reprise des procédures ;
- 2^{ème} semestre 2020 : lancement des principaux marchés d'études complémentaires.

Les dates clefs de la concertation continue sous l'égide de la CNDP

- 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 ;
- 11 décembre 2020 : comité de pilotage N° 2, en présence de la 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 ;
- 30 septembre 2021 : comité de pilotage N° 3 ;
- 4 octobre 2021 : ouverture de la maison de projet destinée au grand public et aux partenaires ;
- 14 septembre 2022 : comité de pilotage N°4 ;
- Novembre 2022 : Publication du rapport intermédiaire de la concertation continue, soit seize mois après le démarrage des actions de la concertation continue en direction du public.

La mission de la garante

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, 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 ».

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 soient bien pris en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fasse l'objet d'échanges.

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).

Fiche d'identité du projet

Le projet de « construction de la piste longue de Mayotte » est très ancien, en effet il avait été annoncé depuis 1986 puis réitéré par plusieurs gouvernements de la République. C'est donc naturellement qu'il est resté présent dans l'esprit collectif de Mayotte. Devenue 101^{ème} département français le 31 mars 2011, l'île de Mayotte bénéficie depuis d'un rattrapage global en termes d'organisation territoriale, de prestations sociales, d'équipements publics...

L'actuelle concertation continue vise à permettre à toute personne d'être informée et d'éclairer les choix effectués tout au long de l'élaboration du projet. Elle permet aussi de suivre la mise en œuvre des recommandations de la CPDP et des études complémentaires afin de déterminer le meilleur choix pour le projet et le territoire.

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 Technique 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 ».

La piste longue devrait donner l'impulsion de la croissance économique. 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, perçu comme la principale voie de développement pour Mayotte¹ ;
- 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 (3,38% par an ; soit une population de 288 926 habitants en 2021) et malgré 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 La Réunion.

Au-delà, la population de Mayotte est soumise depuis plusieurs années à une très forte insécurité. Le rapport du Sénat en date du 28 Octobre 2021 indique que l'insécurité a une

¹ 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.

spécificité « liée à une délinquance des jeunes, aux difficultés démographiques, ainsi qu'au contexte économique et migratoire ».

Localisation du projet



Située dans l'archipel des Comores (océan Indien), l'île se trouve à près de 8 000 km de la France métropolitaine, entre le Mozambique et Madagascar. Mayotte est constituée de deux îles principales, habitées, [Grande-Terre](#) et [Petite-Terre](#), et de plusieurs autres petites îles, répartie sur 376 km².



Le projet est situé sur « Petite Terre », aéroport de Djaoudzi



Piste actuelle sur Petite Terre

Île de Mayotte

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 en tout temps²) ;
- favoriser le développement touristique et économique ;
- désenclaver la collectivité de Mayotte.

² Par mauvais temps (pluie, vent) les décollages et atterrissages ne sont pas complètement sécurisés, les avions sont donc obligés d'attendre de meilleures conditions météorologiques. C'est également le poids de l'avion (gros porteur) qui ne peut faire le plein de kérosène l'obligeant à faire une escale entre Mayotte et la Métropole. Seuls quelques avions de moyenne capacité sont directs vers la métropole.

Les caractéristiques du projet

Les deux scénarios du projet initial 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 permis d'approfondir les caractéristiques principales du projet pour :

- sécuriser tous les aspects juridiques du dossier qui sera soumis aux différents services administratifs et de répondre aux exigences de l'autorité environnementale ;
- conforter ou pas la faisabilité du projet dans l'implantation initialement prévue, compte tenu des enjeux environnementaux et de la découverte du volcan sous-marin ;
- étudier et consolider les caractéristiques techniques au regard des nouvelles connaissances environnementales et des risques naturels (volcan, enfoncement de petite terre...) ;
- comparer les deux scénarios (photos ci-après).

Ces études ont fait l'objet du volet 5 de présentation du projet (cf. [environnement-cadre-de-vie.pdf \(pistelongue-mayotte.fr\)](#))

A l'issue des études, le choix du scénario 2 optimisé a été annoncé officiellement lors du comité de pilotage de septembre 2022.

La longueur finale de la piste sera de 2600 mètres. Le maître d'ouvrage précise que « ce scénario se distingue par une moindre emprise sur le lagon, donc un impact sur l'environnement moins important, et une amélioration des nuisances pour les habitants situés à proximité de la piste ».



Le coût du projet

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

- Scénario 1, étape 1 : 100 millions d'euros HT (en valeur 2010),
- Scénario 1, étape 2 : 130 millions d'euros HT (en valeur 2010),
- 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-marin³, enfoncement de petite terre⁴, 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.

Le cout du projet (scénario 2 optimisé) annoncé varie en 550 M€ et 700 M€.

Les études techniques et socio-économique devraient affiner ce montant qui est aujourd'hui une première estimation rapide.

A ce stade, le plan de financement n'est pas encore connu. Toutefois, le conseil départemental a confirmé sa volonté de participer au financement du projet. Une enveloppe de fonds européens est également annoncée pour un montant non précisé à ce jour.

Calendrier prévisionnel

Le calendrier prévisionnel proposé, lors du premier comité de pilotage en 2020, est présenté ci-dessous. La durée prévue des études était de 15 mois pour se terminer au 1^{er} trimestre 2022.

Un décalage des échéances est à observer :

- le scénario préférentiel n'a pas été annoncé comme prévu au dernier trimestre 2021 mais en septembre 2022 ;
- la concertation continue en direction du public a démarré au 3^{ème} trimestre 2021 ;
- la phase réglementaire est décalée sur 2024.

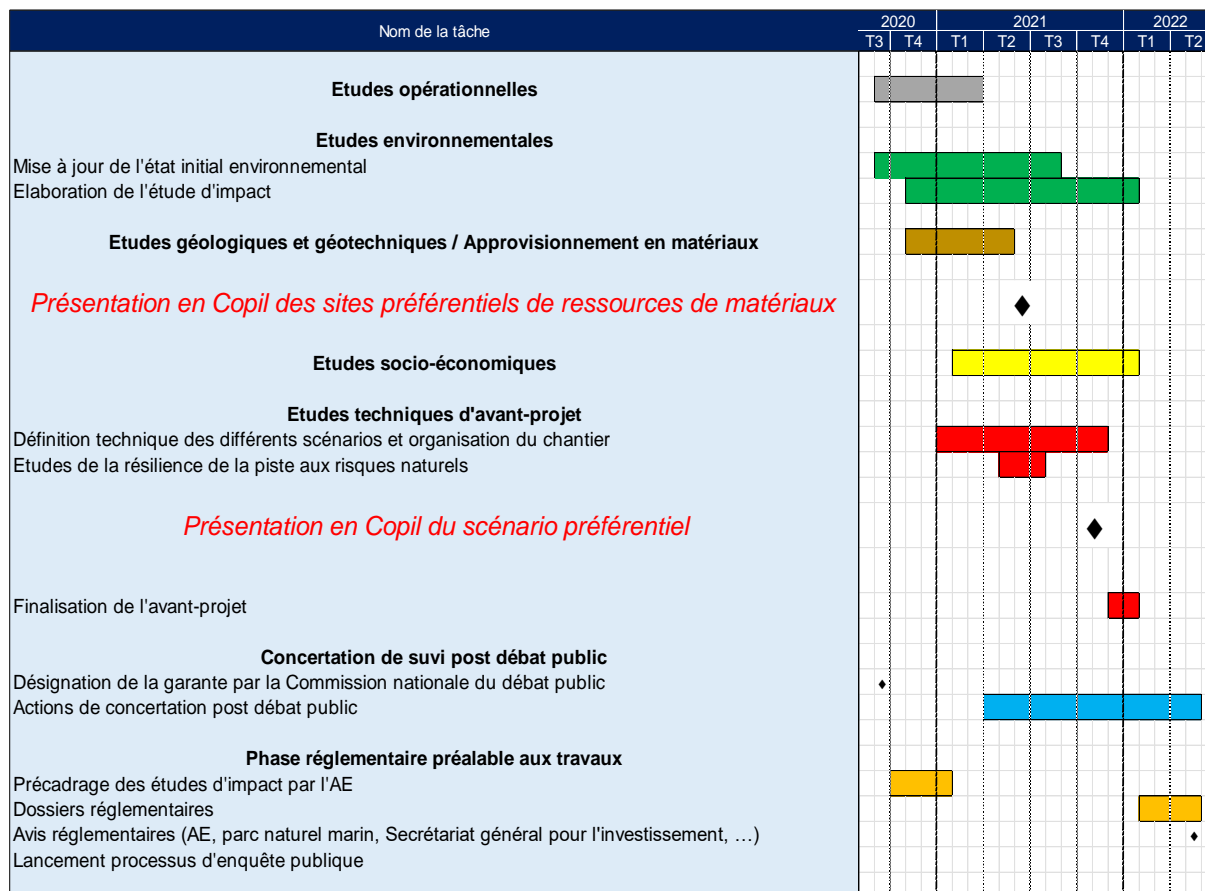
Les études techniques d'avant-projet ne sont pas complètement terminées et l'évaluation socio-économique n'est pas finalisée.

Pour répondre à la demande de l'autorité environnementale de justifier le choix d'implantation de la piste, il convient donc de rechercher des sites alternatifs d'implantation ; Une étude a été engagée pour définir la meilleure implantation du projet et se terminera en 2023. L'objectif est de valider ou invalider, par comparaison, l'implantation actuelle de la piste et/ou de l'aéroport. Le maître d'ouvrage devra se prononcer sur l'implantation de Petite Terre, sur la mer et en partie sur le lagon avec d'énormes enjeux environnementaux (site actuel, scénario 2 optimisé annoncé officiellement en septembre dernier), ou sur celle de Bouyouni/M'tsangoumouji en Grande Terre (nouvellement repérée).

³ 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.

⁴ Constat fait depuis 2019, enfoncement de 19 cm de petite terre, cet affaissement semble actuellement diminuer.

Le calendrier, présenté ci-dessous, sera donc actualisé et tiendra compte des décalages observés et des études supplémentaires, annoncées récemment.



Source DGAC – calendrier prévisionnel présenté en 2020

Organisation et déroulé de la concertation

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, du 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 et les études complémentaires ont démarré au cours du deuxième semestre 2020.

L'étude contexte par la garante

Dès sa nomination, la garante a échangé avec les acteurs de terrain et les parties prenantes pour saisir les éléments de contexte du débat de 2011.

La situation sanitaire ne fût pas favorable au présentiel, les rendez-vous ont eu lieu le plus souvent par téléphone ou en visio. Les objectifs pour la garante étaient de comprendre au mieux les enjeux du projet, d'appréhender l'évolution des positionnements des uns et des autres, d'identifier les sujets sensibles et les controverses.

Le but de l'étude de contexte est de prescrire, au maître d'ouvrage, des modalités adaptées à la situation de forte attente : des parties prenantes qui souhaitent une prise en compte des enjeux environnementaux ; des mahorais de voir se concrétiser la piste longue.

Elle permet :

- de faire un diagnostic rapide pour prescrire au maître d'ouvrage des recommandations adaptées à la concertation (modalités d'information, de délibération, etc...) ;
- d'identifier les acteurs institutionnels ;
- de repérer les sujets pour lesquels la CNDP pourrait diligenter une étude complémentaire, prévue par le code de l'environnement dans son article L121_1.

C'est ainsi qu'ont été rencontrés des associations environnementales, universitaires..., l'AUTAM⁵, quelques élus, l'ancienne présidente de la Commission Particulière du Débat Public de 2011... Des questions leur ont été posées sur la vision qu'ils avaient de cette concertation continue. Ils se sont tous prêtés à cet exercice. Ils ont apporté leur vision sur cette reprise d'une consultation de la population tout en insistant sur « ne pas refaire le débat ».

Les associations environnementales, lors du débat public, s'étaient largement exprimées sur les enjeux environnementaux et leurs demandes d'une prise en compte dans l'élaboration du projet. De nombreuses contributions et des cahiers d'acteurs avaient été rédigées pour argumenter leur opposition au projet de la piste longue. Après quelques années de mise en sommeil du projet et une prise de recul, ces enjeux font toujours partie des préoccupations mais les propos ont été plus mesurés. La mise en place d'un comité de suivi des études écologiques permet à tous les défenseurs de l'environnement d'avoir connaissance, au fur et à mesure, des résultats des études, d'en discuter en direct avec les bureaux d'études et les services de la DGAC, du SNIA.

Certains acteurs ou personnes qualifiées annoncent « être favorables au projet et/ou ne pas être contre », tout en considérant que « la piste longue ne changera pas le quotidien des mahorais ».

Au cours de l'année 2019, l'AUTAM a interpellé le président de la République et adressé une motion, signée par les maires de Mayotte, pour l'ouverture du ciel mahorais à la concurrence et pour la construction de la piste longue de l'aéroport. En 2020, le ministère des outremer est également alerté.

Lors d'un entretien avec la garante, la présidente indique qu'elle « **ne comprend pas pourquoi l'AUTAM n'est pas associé à cette relance de concertation continue** ». La garante écrira un courrier au préfet pour lui demander d'inviter cette association aux comités de pilotage.

Engagement du responsable de projet

A l'issue du débat public, l'État a [décidé de poursuivre le projet de piste longue](#) adaptée aux vols long-courriers « par le lancement d'études complémentaires pour les deux scénarios...afin d'en affiner la comparaison » en particulier sur les sujets de l'insertion environnementale,

⁵ Association des usagers des transports aériens de Mayotte

de la provenance et de la qualité des matériaux nécessaires à la réalisation de la piste, du maintien de l'accessibilité de l'aéroport durant le chantier et des coûts et des modalités de financement.

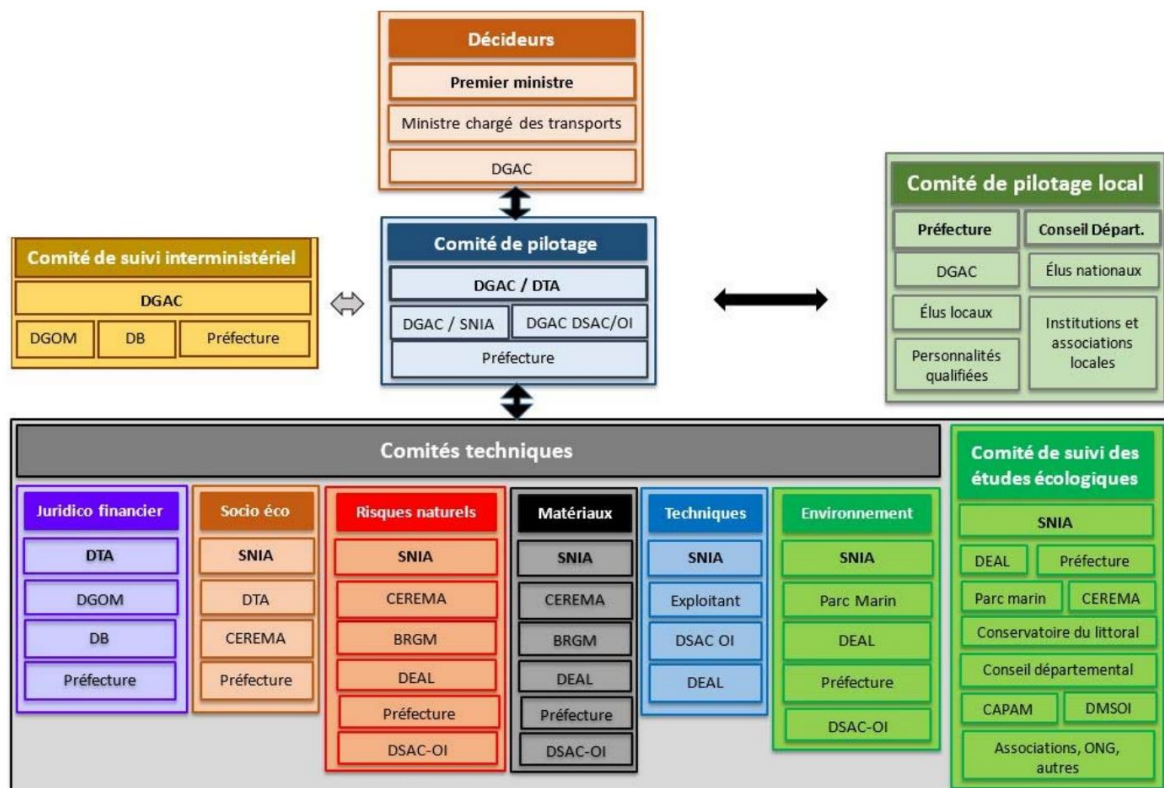
L'engagement du maître d'ouvrage s'est traduit par la mise en œuvre des études dites « travaux préparatoires ». Il s'est concrétisé au cours du 2^{ème} semestre 2020 par la consultation des bureaux d'études et la mise en place d'une organisation générale (cf. schéma ci-dessous), présentée en comité de suivi de septembre 2021.

Le maître d'ouvrage a saisi la CNDP, autorité indépendante et défenseuse des droits constitutionnels de chacun à être informé et à participer aux décisions ayant un impact sur l'environnement.

L'organisation du maître d'ouvrage pour cette concertation s'est fondée sur trois niveaux de consultation : le comité de pilotage, les comités techniques et le comité de suivi des études écologiques cf. schéma ci-dessous.

Il n'a pas été prévu d'instance permettant aux citoyens de participer et d'être informés au même titre que les élus du conseil départemental, les personnes qualifiées ou les associations environnementales.

Par courrier en octobre 2021, la garante demande au préfet (cf. lettre jointe en annexe) d'associer les citoyens et/ou ses représentants dans les comités de pilotage ou de suivi des études écologiques. Cette demande restera sans suite. Aucun collectif ou représentant de citoyens, ni l'association des usagers aériens de Mayotte (AUTAM) ne seront invités.



Source DGAC

Le comité de pilotage

En accord avec le maître d'ouvrage, le préfet de Mayotte organise les comités de pilotage de ce projet en liaison avec le conseil départemental. Il s'agit de faire une présentation globale sur l'avancée des études et des travaux préparatoires du projet. Sont invités dans cette instance, lieu d'échanges et d'information, les élus (députés, sénateurs, conseillers départementaux, maires des communes concernées), les techniciens de la DGAC et le SNIA, des personnes qualifiées et la garante. Après une présentation des sujets à l'ordre du jour, en particulier les avancées des études préparatoires, les questions sont adressées au maître d'ouvrage qui apporte les réponses. Les citoyens ou leurs représentants ne sont pas invités, malgré la demande de la garante de les associer (cf. lettre au préfet). Le comité de pilotage s'est réuni deux fois en 2020, une seule fois en 2021 et une fois en 2022.

Les comités techniques

Les comités techniques sont organisés par le maître d'ouvrage avec les bureaux d'études, les instances administratives, les services de l'état en amont des comités de suivi écologiques. Ils se réunissent entre acteurs clés pour échanger, mise au point... et préparer les comités de suivi. Ces comités techniques concernent les études opérationnelles : simulations des scénarios, dimensionnement de la piste, risques naturels, matériaux et géotechnique, évolution du trafic aérien et caractéristiques des aéronefs, servitudes aéronautiques, bruit, étude socio-économique... Les comptes-rendus de ces comités ne sont pas diffusés et restent dans l'entre soi.

Le comité de suivi des études écologiques (CSEE)

Le comité de suivi des études écologiques a pour rôle de s'assurer de l'exhaustivité et de la pertinence des études. Avec l'ensemble des prestataires retenus pour le projet, l'état initial de l'environnement est donc mis à jour et/ou complété. Il contribue à la définition des mesures " E, R, C " (mesure d'évitement, de réduction, de compensation des impacts) et le cas échéant des mesures d'accompagnement du projet. Ses avis aident le maître d'ouvrage dans sa prise de décision. Cette instance permet également pour certains experts de diffuser des résultats sur leurs études personnelles⁶ et/ou de demander à recevoir des informations précises de la part d'autres experts.

La concertation a été ponctuée par la tenue des CSEE qui ont fait l'objet de publications au fur et à mesure de l'avancée des études, mises en ligne sur le site internet et commentées par la presse locale.

Chaque prestataire fait le point et présente aux membres du CSEE l'avancée de ses travaux. Un échange « questions/réponses » est engagé avec les partenaires, acteurs, associations environnementales, personnalités qualifiées, scientifiques, membres invités.

Les études suivies par ce comité ont concerné plusieurs volets : l'environnemental, l'hydrodynamique, le milieu naturel marin, le milieu naturel terrestre, l'air et la santé, l'acoustique, le patrimoine et paysage. Les résultats de ces études ont permis de hiérarchiser les enjeux et de les cartographier, d'en faire par le maître d'ouvrage, des publications en compléments au dossier du projet et de les mettre en ligne.

⁶ On notera ici les contributions du professeur Thomassin qui suit et étudie ce projet depuis de très nombreuses années.

Ont été invités les services de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), le SNIA (Service National de l'Ingénierie Aéroportuaire) , la préfecture, le Conseil départemental, la DEAL, la garante, tous les bureaux d'études concernés ainsi que les acteurs et associations environnementales : parc naturel marin de Mayotte, Office Français de la Biodiversité, Conseil économique, social et environnemental (CESE) de Mayotte, Groupement d'intérêt scientifique du lagon de Mayotte, Centre universitaire de formation et de recherche de Mayotte, groupe d'études et de protection des oiseaux de Mayotte (Gepomay), les Naturalistes de Mayotte, la fédération Mayotte Nature Environnement, l'Union internationale de conservation de la nature, antenne de Mayotte, groupe chiroptères Océan Indien, Conservatoire botanique du Mascarin, Conservatoire du littoral et des rivages lacustres, Fédération mahoraise des associations environnementales, Oulanga Na Nyamba (protection de l'environnement et des tortues marines), ...

Au total 22 comités techniques se sont tenus, dont 4 comités de suivi études écologiques. Ces CSEE ont fait l'objet de séances d'échanges et/ou de restitution principalement en visioconférence les :

- 23 juillet 2020 : premier comité de suivi (cadrage) : Organisation de la maîtrise d'ouvrage, marchés à engager ou en cours rappel contenu des études opérationnelles et point technique)
- 6 avril 2021 : présentation et échanges sur les études en cours ;
- 18 novembre 2021 : présentation de l'état initial environnemental ;
- 2 mars 2022 : synthèse des enjeux environnementaux, Partage des critères discriminants retenus dans le cadre de l'analyse multicritère.

Les comptes-rendus sont diffusés aux membres des CSEE. Ils ne sont pas mis à disposition du public.

Les modalités de la concertation continue

Tout au long de la concertation, 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. Les modalités de la concertation sont issues d'un travail d'échanges avec la garante, toutes ses suggestions et recommandations ont été acceptées et prises en compte dans le plan de communication. Elles ont été validées en juin 2021 et les premières actions en direction du public ont été mises en œuvre en juillet 2021.

Les objectifs du dispositif de la concertation annoncés par le maître d'ouvrage sont :

- d'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 ;
- de répondre au maximum aux questions du public ;
- de 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 ;
- de faire la preuve de la réalité de l'avancement du projet. Ce point, important au regard de la méfiance de la population envers les services de l'Etat et de la DGAC, il a été concrétisé dans la newsletter bimensuelle qui traite de l'avancement des travaux d'études.

Les outils principaux de la concertation ont été :

- **le site internet** qui regroupe l'ensemble des informations disponibles sur le projet et permet :
 - la diffusion au fur et à mesure des résultats des études, des newsletters,
 - de répondre aux questions du public au travers d'une plateforme « questions/réponses », 23 questions et contributions ont été déposées ;
 - de visionner des vidéos de présentation du projet et de présenter des résultats d'études (visionnées plus de 30 000 fois).

Un ralentissement des activités sur le site a pu être observé au cours du premier semestre 2022 qui s'explique par le contexte des élections.

Le site internet a permis au public de poser, au maître d'ouvrage, toutes les questions qu'il souhaitait ou de donner son avis sur le projet. La plateforme questions/réponses du site internet indique que 23 personnes se sont connectées entre juillet 2021 et Mars 2022. Le maître d'ouvrage a apporté une réponse à toutes les questions posées.

On notera que certaines questions ont fait l'objet de 2 fascicules particuliers « des réponses à vos questions ». Une sur les solutions de constructions « remblais ou pilotis ? » et une sur l'implantation de la piste longue « nouvelles analyses des sites possibles »

- **la maison de projet**, installée sur petite terre, a été inaugurée en septembre 2021, par le préfet et le directeur général de l'aviation civile (cf. articles presse joints en annexe). Environ 200 personnes ont été accueillies, principalement des habitants de Pamandzi et de Labattoir ainsi qu'un groupe d'apprenants le français.
 - Ouverte les lundi, mardi, jeudi et vendredi de 8h à 12h le mercredi de 13h à 17h, elle accueille les visiteurs du quotidien, les points presse, quelques rencontres ;
 - Le représentant de la DGAC tient des permanences régulières et des rendez-vous y sont organisés ;
 - Une hôtesse d'accueil parlant français, shimaoré et le shibushi⁷, a été recrutée ce qui permet d'ouvrir au public régulièrement ce lieu ;
 - Une liste des questions a été mise en place. Les personnes ont pu s'exprimer sur le choix du scénario, la longueur de la piste, les risques naturels, les installations de chantier et les nuisances, etc... faire des propositions de développement touristique et/ou aéronautiques...
- **Les stands itinérants** ont été organisés sur les marchés à
 - Acoua le 14 novembre ;
 - Hajangoua le 20 novembre dernier ;
 - Coconi, le samedi 4 décembre 2021 ;

C'est environ 133 personnes qui ont pu être accueillies et obtenir les informations sur le projet.

⁷ Le Français est la langue officielle, le shimahoré et le shibushi ne sont pas enseignés mais sont très utilisés par la population mahoraise.

- **la page Facebook**, avec 938 abonnés, annonce toutes les actualités et évènements. Elle a été consultée près de 70 000 fois. Les commentaires montrent l'agacement et l'impatience de ne pas voir les travaux démarrer. Les personnes sont extrêmement dubitatives et ne croient pas à la réelle volonté de construire la piste. Il est dommage qu'il n'y ait pas de réponses pédagogiques aux controverses et aux propos complotistes. Quelques messages d'encouragement ont pu être observés ;
- **Les newsletters bimensuelles, six** ont été produites entre juillet 2021 et juillet 2022. Chacune présente, outre les actualités relatives au projet, l'avancement des études en cours. Elles sont téléchargeables depuis le site internet et distribuées, via la maison de projet et les stands itinérants ;

Au-delà des modalités, **les médias locaux** (presse, TV, radios), régionaux ou couvrant l'actualité ultramarine, ont relayé toutes les informations. De nombreux documents (articles de presse, vidéos...) ont été publiés pour : les comités de pilotage, les évènements, **la diffusion des résultats des études... la presse locale est très suivie par la population**. Une synthèse de ces informations est faite régulièrement par l'assistance à maîtrise d'ouvrage et envoyée à la garante.

Les périodes électorales successives (présidentielles, législatives) n'ont pas favorisé la communication sur le projet, la maison du projet restera fermée trois mois environ de mars à juin 2022.

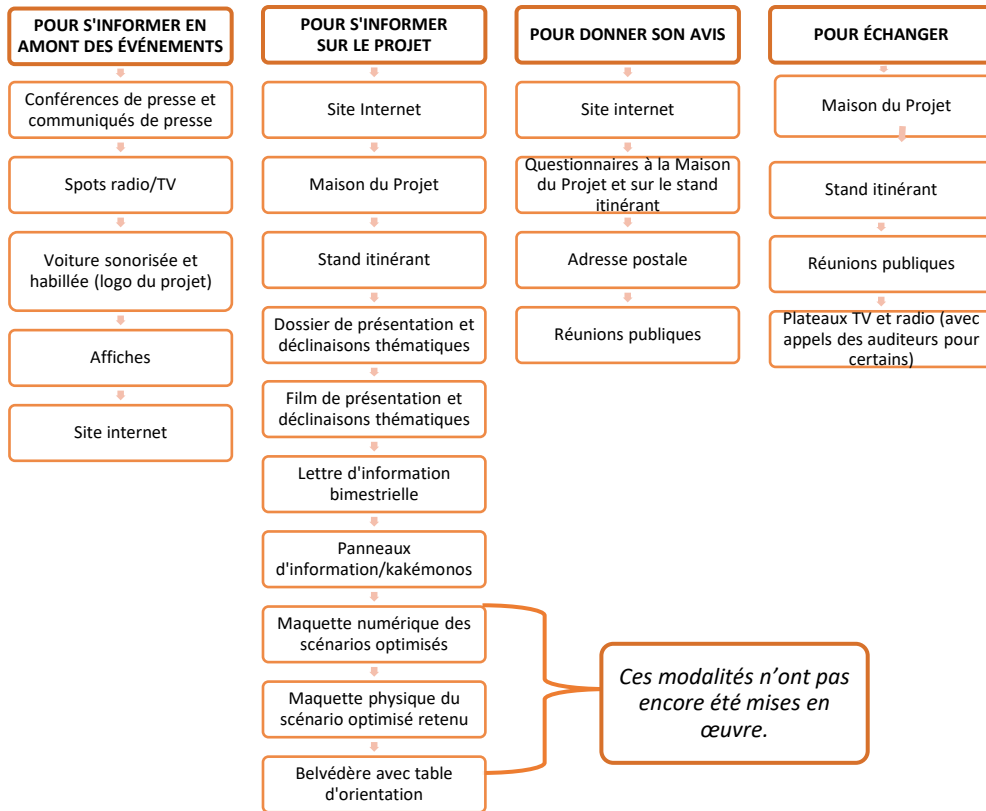
Selon le maître d'ouvrage, les outils de communication ont permis d'échanger directement avec presque 300 personnes.

C'est en juillet 2021 qu'a eu lieu le démarrage de la concertation en direction du public lors d'une conférence de presse et l'édition de la première newsletter.

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.

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. Le site internet est accessible et tous les documents sont mis à disposition (les 5 volets du projet, les newsletters, les fascicules en réponse aux questions posées sur la plateforme internet...) et les films du projet sont projetés.

MODALITES DE LA CONCERTATION



Source DGAC : modalités de la concertation

Avis de la garante sur le déroulement de la concertation

Pour mémoire, il ne s'agissait pas de refaire le débat public de 2011 et d'aller dans toutes les communes ou les villages, dans le contexte sanitaire et sécuritaire peu favorable à des rencontres publiques importantes.

La concertation en direction du public a démarré tardivement, juillet 2021, soit 20 mois après l'annonce de relancer le projet et/ou 18 mois après le premier comité de pilotage au cours duquel le préfet a confirmé cette reprise. Ces délais correspondent aux lancements des appels d'offres obligatoires pour les études complémentaires envisagées et aux choix des bureaux d'études.

Une fois lancée, la concertation a été bien menée et rythmée selon le calendrier défini. Certains événements prévus en 2022 n'ont pas eu lieu compte tenu de l'application du droit de réserve pour les élections présidentielles et les élections législatives de juin 2022. Le maître d'ouvrage s'est engagé à les mettre en œuvre au cours du deuxième semestre 2022.

Les modalités de la concertation sont identifiées dans le tableau ci-avant. On notera la non-concrétisation, à ce jour, de plusieurs modalités :

- les réunions publiques ;
- le belvédère avec table d'orientation ;

- la maquette numérique du projet, celle-ci ne sera réalisée qu'après le choix définitif du scénario ;
- la maquette physique du scénario optimisé⁸.

La partie concertation en présentiel a été limitée à l'accueil à la maison de projet et dans les trois marchés : de Coconi, Mamoudzou, Hanjagua.

Le maître d'ouvrage envisage, si les conditions le permettent⁹, d'organiser des séances en présentiel pour cette fin d'année 2022.

Globalement les modalités de la concertation visaient à toucher un large public à travers les outils de connexion et les médias. Les rencontres en présentiel ont été limitées en raison du contexte sanitaire et sécuritaire.

De prochaines actions en direction des publics scolarisés devraient permettre d'atteindre les jeunes.

Le droit individuel à l'information a bien été respecté et nos demandes de garante ont été prises en compte par le maître d'ouvrage (exemples : Facebook, événements TV, spots radio, actions en direction des scolaires...).

Pour faciliter l'appropriation des informations, les principaux documents et les newsletters ont été traduits dans les langues locales. De même les informations diffusées par les médias, très suivis par les mahorais (TV et radios), l'ont été dans les deux langues. La presse locale a bien couvert et rapporté les événements (cf. articles joints en annexe).

Y a-t-il eu délibération avec le public, notamment le plus éloigné ?

Il est toujours difficile de répondre à cette question, dès lors que les conditions de présentiel n'ont pas été réunies.

L'accueil et les permanences à la maison de projet ont pu susciter des discussions ou des mini-débats, nous n'avons pas les éléments pour le confirmer. Par ailleurs, le représentant local de la DGAC est désormais bien connu par les mahorais qui l'interpellent dès lors qu'il circule sur la barge ou dans les espaces publics. Les questions fusent et il se prête volontiers à la discussion et aux questions/réponses.

Le grand public a-t-il été touché ?

Le contexte sanitaire et les différentes élections n'ont pas favorisé le présentiel. Le choix de faire des réunions publiques et de reprendre le chemin des rencontres dans les territoires communaux, comme lors du débat de 2011, n'a pas été retenu.

Le nombre de personnes touchées est inférieur à celui du précédent débat.

Toutefois, les questions, posées sur le site internet, dans les stands mobiles ou encore lors des passages à la maison de projet, montrent que le public est issu de toute l'île.

Poster des commentaires sur Facebook est un moyen utilisé par les mahorais. Cette population a pu réagir plutôt avec des mots d'humeur, très peu avec des propos engageants.

Pour autant est-ce suffisant pour les mahorais ? les commentaires sur la plateforme « questions/réponses » et les réseaux sociaux montrent que la défiance est toujours présente, les doutes sur la réalisation de la piste subsistent.

La question posée en mars dernier, sur la plateforme du site internet, résume assez bien la pensée du public :

⁸ qui dépendait du choix du scénario final.

⁹ Le contexte d'insécurité ne favorise pas le regroupement de personnes.

- « La construction de la piste longue est attendue par les mahorais depuis plus de 20 ans. En 2011 on a eu le débat publique, suivi par toutes les études techniques (environnement, matériaux etc...) pour un début des travaux qui était prévu en 2015. Pouvez-vous nous donner toutes les raisons de l'abandon du projet en 2015 ? et nous expliquer pourquoi la construction de la piste longue va se faire cette fois ci alors que l'état a renoncé quelque années auparavant ? ». – « Pensez-vous réellement pouvoir convaincre les mahorais à travers cette nouvelles enquête, après tant d'années de réclamation ? »

ou encore sur la page Facebook, suivie par plus de 1000 abonnés :

- « On n'en voit plus le bout, tellement est longue cette piste !!! »

Des avis positifs sont aussi déposés sur le site internet : « Je suis extrêmement fier de savoir que ce projet avance, je suis un grand passionné de ce projet au vue des défis et enjeux qui qui se posent ».

Si les parties prenantes ont pu s'exprimer et échanger au cours des comités de suivi des études écologiques, il n'en a pas été de même pour les citoyens. Les possibilités d'expression et de délibération offertes au grand public ont été limitées au numérique, aux échanges au sein de la maison de projet et dans les marchés forains.

Actualités liées au projet et évolutions

L'annonce de la reprise et de la construction de la piste longue a été accueillie très favorablement par les élus et par la population mahoraise. Pour autant, celle-ci reste très dubitative face à une réelle volonté de l'état d'aller jusqu'au bout du projet.

Le comité de pilotage, co-présidé par le préfet et le président du conseil départemental, en janvier 2020, a confirmé l'engagement de l'état à poursuivre le projet. Le préfet indique que « ce comité a été demandé par le conseil départemental et les élus locaux... sa tenue témoigne de la volonté de l'État de placer les travaux autour du projet de piste longue sous le regard des Mahorais et de la société civile ».

Un chef de projet de la DGAC a été nommé et s'est installé officiellement sur l'île, dans la maison de projet, en octobre 2021.

Les actualités du projet sont régulièrement mises à jour sur le site internet [Actualités - Piste longue Mayotte \(pistelongue-mayotte.fr\)](https://pistelongue-mayotte.fr) et sur les réseaux sociaux.

Les études complémentaires

Le démarrage des études complémentaires, (appelées travaux préparatoires) s'est fait au deuxième semestre 2020. Le SNIA rappellera, lors du premier CSEE que « l'objectif des études est d'obtenir des éléments d'approfondissement pour fonder le dossier technique travaux et obtenir l'autorisation environnementale ». Elles ont permis d'actualiser le projet et ont été publiées sur le site internet au fur et à mesure de leurs avancements. Elles sont traduites dans un langage moins technique et abordable. Le projet est détaillé dans 5 volets de présentation et traduit en langue locale. Plusieurs vidéos ont également été réalisées : [Documentation - Piste longue Mayotte \(pistelongue-mayotte.fr\)](https://pistelongue-mayotte.fr)

Les informations liées au projet sont publiées régulièrement sur le site internet ainsi que sur la page Facebook. Toutes les actualités sont également reliées par la presse locale. [Actualités - Piste longue Mayotte \(pistelongue-mayotte.fr\)](https://www.pistelongue-mayotte.fr) :

A ce jour, les études relatives à l'avant-projet (aspects techniques de construction), aux aspects socio-économiques, à la préparation du dossier d'enquête publique avec l'étude d'impact... se poursuivent en vue du dépôt du dossier, envisagé désormais pour 2024.

Les évolutions du projet

Les études complémentaires permettent de faire évoluer le projet et de déterminer le meilleur scénario : en termes de sécurité, de coût, d'impacts sur l'environnement.... Afin de sécuriser le dossier qui sera soumis à l'enquête publique, les travaux préparatoires abordent tous les thèmes insuffisamment traités ou non abordés lors du débat de 2011.

La demande de cadrage environnemental a été faite le 9 octobre 2020 et un avis délibéré, n° 2020-61, a été adopté lors de la séance du 23 décembre 2020, mis en ligne sur le site internet : [titre du projet à entrer dans Fichier/propriétés/Résumé/Titre \(pistelongue-mayotte.fr\)](https://www.pistelongue-mayotte.fr)

Les études d'approfondissement et de comparaison des scénarios sont :

- Etude environnementale pour la mise à jour de l'état initial et l'élaboration de l'étude d'impact - identification des impacts et propositions de mesures compensatoires pour l'environnement ;
- Etudes géologique et géotechnique - risques naturels (sismiques, volcaniques, cycloniques...)
- Approvisionnement en matériaux : gisements et transports de matériaux ;

Les études ont considéré les différents aspects de l'environnement naturel : faune, flore, avifaune, ressources, matériaux, risques, pollution... L'étude hydrodynamique/ environnement prévoit notamment un diagnostic paysager et l'évaluation des impacts.

L'apparition du volcan sous-marin « Fani Maoré », à proximité de l'île a soulevé la question des risques sismiques et volcaniques pour l'ensemble de l'île et tout particulièrement pour la construction de la piste longue. De fait, la réalisation d'une étude spécifique et approfondie s'est avérée indispensable pour adapter le projet aux nouvelles circonstances connues.

« Le volcan se situe à 50 kms, à l'est de Petite-Terre. Sa base se trouve à 3 500 mètres sous la surface de la mer. Il mesure actuellement 800 mètres de haut et son sommet culmine à 2 700 mètres sous la surface. Mayotte subit un phénomène naturel de lent affaissement dans le lagon, accentué avec l'apparition du volcan. Depuis 2019, cet enfoncement de la partie est de l'archipel de Mayotte a été estimé à 19 centimètres, il est aujourd'hui stabilisé. Plusieurs milliers de séismes ont été ressentis par les habitants, ils ont été d'une magnitude supérieure à 5, c'est-à-dire avec un effet considéré comme modéré mais pouvant causer des dommages à des bâtiments anciens ou mal conçus ».

Afin d'approfondir et de comparer les scénarios, plusieurs études ont été engagées :

- Etude environnementale pour la mise à jour de l'état initial et l'élaboration de l'étude d'impact - identification des impacts et propositions de mesures compensatoires pour l'environnement ;

- Etudes 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 mis en ligne sur le site internet et de définir les caractéristiques de la piste :

1. Les points clés du projet – juillet 2021 <https://pistelongue-mayotte.fr/wp-content/uploads/2021/07/dossier-presentation-piste-longue-aeroport-mayotte.pdf>
2. Les grandes caractéristiques de la piste longue – septembre 2021 <https://pistelongue-mayotte.fr/wp-content/uploads/2021/10/grandes-caracte%CC%81ristiques-de-la-piste-longue.pdf>
3. Les ressources en matériaux pour construire la piste longue décembre 2021 <https://pistelongue-mayotte.fr/wp-content/uploads/2021/12/ressources-en-materiaux-pour-construire-la-piste-longue.pdf>
Les volumes à extraire et à acheminer sont estimés entre 2et 3 millions de m³. Ne sont pas pris en compte dans cette étude les enjeux environnementaux liés à l'extraction des matériaux et leur transport, ainsi que les enjeux liés aux émissions de gaz à effet de serre du projet. Ils seront traités dans un autre dossier à venir.
4. La prise en compte des risques naturels - Février 2022 <https://pistelongue-mayotte.fr/wp-content/uploads/2022/02/dossier-presentation-la-prise-en-compte-des-risques-naturels-hd.pdf>
Pour ce 4^{ème} volet, consacré aux risques naturels, les études ont été conduites en prenant en compte toutes les données existantes, en conduisant des études de géologie, hydrogéologique, en étudiant les phénomènes climatologiques (cyclones, tsunamis, houle) de courantologie, d'hydrodynamique et l'évolution de la sédimentologie...
5. L'environnement et cadre de vie - Juillet 2022 [environnement-cadre-de-vie.pdf \(pistelongue-mayotte.fr\)](https://pistelongue-mayotte.fr/wp-content/uploads/2022/07/environnement-cadre-de-vie.pdf). Cette étude traite des enjeux liés : au milieu physique (climat et géologie, risques naturels, eaux superficielles et eaux souterraines, la ressource en eau).

Les travaux d'études en cours enrichiront le projet, avec notamment :

- L'étude socio-économique ;
- L'avant-projet (AVP) : les aspects techniques de la piste (axe, longueur, largeur, hauteur, procédés techniques de construction...) organisation du chantier, acheminement des matériaux..... estimation des coûts, montage juridico-financier et calendrier de réalisation ;
- L'étude d'impact indispensable au dossier d'enquête publique qui vise à sécuriser juridiquement le projet cf. Le contenu de l'étude d'impact : les attendus sont précisés au sein des articles R. 122-4 et R. 122-5 du code de l'environnement ;
- La validation de l'implantation de la piste longue en fonction des études complémentaires engagées sur grande terre. Le choix devra être fait entre l'actuelle implantation sur Pamandzi et le site de Bouyouni

fin de répondre aux enjeux d'acheminement de matériaux nécessaires à la réalisation de la piste longue dans ce scénario, vont être réalisées dans l'année 2023 permettant d'envisager le lancement de l'enquête publique fin 2024, l'obtention de la déclaration d'utilité publique en 2025 et un début de travaux en 2026.

D'autre part, l'étude d'impact, pièce majeure de la sécurisation juridique du projet, doit inclure les justifications conduisant à privilégier le site actuel de l'aéroport pour la construction de la piste longue et intégrer une analyse des sites d'implantation alternatifs possibles. Cette analyse a débuté et va se poursuivre sans perturber le déroulement des opérations sur le site actuel de l'aéroport car elle sera conduite en parallèle en 2023, en vue de consolider le projet.

Les futures étapes

Pour finaliser le projet, au cours de l'année 2023 le maître d'ouvrage prévoit de :

- Finaliser l'organisation du chantier et l'acheminement des matériaux¹⁰ ;
- Terminer les études de création de nouvelles installations portuaires sur Grande Terre (Hajangua) et sur Petite Terre (Four à Chaux), nécessaires à l'acheminement des matériaux ;
- Finaliser l'évaluation socio-économique afin de mesurer la valeur du projet, d'analyser sa rentabilité et les risques de l'investissement (coûts et bénéfices). Elle prend en considération les dimensions sociales, économiques et environnementales du projet. Les résultats sont intégrés au dossier d'enquête publique ;
- Valider l'implantation de la piste longue en fonction de l'étude engagée, prévue d'être terminée pour 2023 ;
- Préparer le dossier pour une mise à l'enquête publique en 2024. Il comprend l'étude d'impact, qui abordera tous les aspects environnementaux et préconisera les mesures à prendre pour économiser, réduire et compenser les impacts du projet sur l'environnement. Ce dossier est indispensable à l'obtention des autorisations administratives, en particulier le processus d'utilité publique aboutissant à la déclaration d'utilité publique en 2025, pour déclencher le démarrage, prévisionnel, des travaux en 2026 ;
- Achever le dossier technique pour l'engagement des travaux (AVP) et ensuite procéder à la consultations des entreprises ;

Le coût du projet sera défini à partir de l'ensemble des études, son mode de financement sera étudié en fonction des engagements de l'état et de ses partenaires.

En fonction des retards pris dans le planning du projet et des éléments annoncés récemment (alternative à l'implantation de la piste), le calendrier prévisionnel sera revu.

L'implantation de la piste longue, petite terre ou grande terre ?

Au cours du comité de pilotage de septembre 2022, l'annonce d'étudier une alternative d'implantation, à celle prévue initialement sur Pamandzi, a été officiellement annoncée par M. le préfet de Mayotte.

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 indique également : « il n'est pas prévu par le maître d'ouvrage de mise à jour des analyses

¹⁰ S'agissant d'un chantier énorme pour un petit territoire : des installations portuaires devront être réalisées, celles destinées aux matériaux (concassage, plateforme pour éléments de béton nécessaire à la piste, etc.)

ayant conduit au choix des deux scénarios retenus pour le débat public 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 maître d'ouvrage a donc annoncé en septembre 2022 la prise en compte de la recommandation de l'Autorité Environnementale dans le processus des travaux préparatoires. Le lancement de l'enquête publique du projet est envisagée pour fin 2024 et par conséquent un décalage du démarrage des travaux est à prévoir.

Les résultats provisoires de la concertation

La construction de la piste longue répond à une promesse de plusieurs gouvernements, considérant que Mayotte est isolée de la métropole (8 000kms), le maître d'ouvrage précise « **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 est pris 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** ». Fortement mise en avant lors du débat public de 2011, « **la question de la réduction du prix des billets sera traitée dans l'étude économique à venir** ».

L'opportunité du projet de la piste longue n'a pas été remise en cause. Pour autant, 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 ».

La garante s'en tient aux données exprimées dans le cadre réglementaire de la concertation continue. La logique de la participation n'est pas celle de la représentation des avis ou des contributions, tous les arguments ont la même valeur, quel que soit le nombre de fois où ils ont été formulés, peu importe le statut de la personne qui les porte.

Les arguments exprimés

L'analyse des arguments exprimés se fonde sur l'ensemble des données recueillies à ce jour sur le site internet (plateforme questions/réponses), sur la page Facebook. Les données récoltées à la maison de projet et dans les marchés ont fait l'objet d'une liste de sujets abordés. Des réponses sur la plateforme de questions/réponses ont pu être trouvées. Par contre certains sujets n'ont pu être traités, ils sont indiqués dans chaque

thème et pourraient faire l'objet de réponses à porter à la connaissance du public dans un deuxième temps.

Nous avons identifié 7 thèmes majeurs, regroupant les sujets évoqués au cours de la concertation, selon le plan suivant :

- Les caractéristiques de la piste et les demandes connexes : longueur, mode de construction, revêtement, etc. ;
- Le calendrier : fin des études, démarrage des travaux, étapes à venir ;
- Les matériaux : extractions, acheminement et nuisances
- Le choix du scénario, l'implantation de la piste longue ;
- La défiance de la population et la réglementation ;
- Les enjeux environnementaux : biodiversité, gestion de l'eau, effet des marées ;
- Le développement économique, le cadre de vie

A – Les caractéristiques de la piste

La DGAC indique que les caractéristiques techniques de la piste longue sont désormais achevées. Ce sujet a fait l'objet de nombreux questionnements sur :

1/ La longueur de la piste

Les caractéristiques de la piste sont le plus souvent évoquées à travers les questions relatives aux dimensions de la piste qui permettraient l'atterrissage et le décollage d'avions de grande capacité, en pleine charge et en toutes circonstances météorologiques.

Des avis sur la longueur et par comparaison à celle de l'aéroport de La Réunion ou d'autres pays sont « **pourquoi se limiter¹¹ sur 2600 mètres de piste alors qu'on peut faire plus pour anticiper le futur trafic aérien ? 3500 m vers l'intérieur du lagon ainsi les A380, peuvent atterrir et dynamisé le trafic aérien ?** »

La décision du maître d'ouvrage est prise et il indique « une piste de 2 510 mètres remplit l'objectif de garantir des liaisons aériennes directes entre Mayotte et la métropole, par tout temps et avec le plein de passagers. Cette longueur de piste est également adaptée aux évolutions prévisibles des flottes d'avions et permettra le développement de liaisons aériennes vers d'autres destinations ».

A la demande d'un internaute quels sont « les indicateurs, qui ont prévalu à la déterminer » le maître d'ouvrage donnent les éléments de réponse dans son dossier de présentation 2^{ème} volet « les grandes caractéristiques de la piste longue ». La distance de roulement dépend de plusieurs facteurs : « **la force du vent, la température, les précipitations (piste mouillée, eaux stagnantes), masses des avions au décollage (charge complète : passagers, bagages, carburant), panne éventuelle d'un moteur** ».

La DGAC précise que l'étude opérationnelle faite auprès des différentes compagnies aériennes « prend bien en compte les flottes que les compagnies aériennes souhaiteront utiliser dans l'avenir pour desservir Mayotte et leurs

¹¹ Il est rappelé que les questions sont reproduites telles qu'elles ont été écrites par leurs auteurs sans correction d'orthographe, de grammaire...

évolutions prévisibles ; elle intègre en particulier des avions de dernière génération ». Le maître d'ouvrage prévoit également une amélioration du transport de marchandises, selon le développement de l'activité des avions-cargos qui pourraient atterrir.

Il indique à la proposition de « changement du revêtement de la piste ... pour réduire les perturbations liées aux précipitations ? » qu'« un nouveau revêtement de piste s'avérerait également insuffisant car il permettrait de ne traiter que partiellement le seul sujet paramètre d'humidité de la piste ».

2/ Le mode de construction de la piste

Les questions posées par les internautes sur la possibilité de construire la piste sur pilotis, ont fait l'objet d'une réponse argumentée du maître d'ouvrage dans une plaquette intitulée [Remblai ou pilotis ? - Piste longue Mayotte \(pistelongue-mayotte.fr\)](http://Remblai_ou_pilotis_-_Piste_longue_Mayotte_(pistelongue-mayotte.fr))

La comparaison entre les deux solutions de construction « remblai-digue ou pilotis », a été faite sur les critères : « de faisabilité technique, la possibilité de maintenir l'intégralité de la desserte aérienne de Mayotte pendant toute la durée des travaux de la piste, les impacts sur l'environnement, le volume de matériaux nécessaires, les coûts ». La solution non retenue au stade actuel des études est celle sur pilotis « plus coûteuse et difficilement réalisable ».

3/ Les demandes diverses

Aux questions des aménagements complémentaires soulevées par le public « Je constate qu'une seule raket¹² sur la nouvelle piste il y aura une deuxième ou pas ? je voudrais savoir aussi si vous avez pensé à un taxiway ? »

(taxiway, raquette, tour de contrôle, agrandissement de l'aérogare), la DGAC répond :

- « un taxiway sera construit dans le prolongement de celui existant » ;
- « la raquette de retournement est prévue » ;
- L'agrandissement de l'aérogare a fait l'objet d'une modernisation en 2014. « L'aéroport de Mayotte ... peut accueillir 600 000 passagers par an. Les installations de l'aéroport évolueront dans le temps pour suivre la progression du trafic et assurer une bonne qualité de service pour les voyageurs aériens ».

B – Le calendrier : des études, des étapes à venir

L'historique de ce projet témoigne des espoirs transmis auprès de la population depuis 1987. L'impatience des mahorais de voir se concrétiser le projet de la piste longue est traduite, dès le début de la concertation, avec la préoccupation sur les délais, la fin des études, le démarrage de l'enquête publique, le démarrage des travaux et la durée du chantier.

¹² Il est rappelé que les questions sont reproduites telles qu'elles ont été écrites par leurs auteurs sans correction d'orthographe, de grammaire...

1/ Le calendrier et les délais

Toutes les questions ont fait l'objet de réponses par le maître d'ouvrage en direct sur la plateforme de questions/réponses, dans les publications mises en ligne sur le site internet, lors des visites à la maison de projet, dans les rencontres dans les marchés forains ou sur interpellation directe du responsable local de la DGAC. Pour autant, des réponses d'attente sur les délais du projet ont, tout au long de l'année, été annoncées « **les résultats des études viendront les préciser au fur et à mesure de leur avancement** ». Ces réponses sont insatisfaisantes pour le grand public et renforcent la défiance, l'idée que l'état n'aurait pas une réelle volonté de faire. La recherche d'une nouvelle implantation, annoncée très tardivement dans le processus des travaux préparatoires, corroborent ce sentiment de non-dit.

Les nombreuses questions sur les délais témoignent de l'importance accordée par le public « Pouvez-vous nous renseigner sur le calendrier de la publication des autres études préparatoires restantes » ou encore « Pouvez-vous nous donner une date précise pour le début de chantier ? » ou « à quelle date aura lieu le lancement de l'enquête publique ? ».

La réponse la plus récente de la DGAC, publiée en date du 20 juillet 2022, est « **Le lancement des travaux interviendra à la suite de la phase actuelle des travaux préparatoires, puis du processus d'enquête publique permettant la délivrance de toutes les autorisations administratives** »¹³.

A la demande d'un internaute « avez-vous obtenu toutes les autorisations ? », la réponse est celle « le lancement de l'enquête publique fin 2024, l'obtention de la déclaration d'utilité publique en 2025 et un début de travaux en 2026 ».

En juillet 2022, la question « combien de temps va durer la réalisation de la piste longue ? » reçoit la réponse du maître d'ouvrage « elle sera probablement d'au minimum sept années ».

Dans les réponses du maître d'ouvrage sur la date de démarrage des travaux, elle était annoncée pour 2023. Après un an d'études (de travaux préparatoires), elle est envisagée pour 2026.

Cette annonce risque de renforcer la méfiance quant à la volonté de réaliser le projet et le sentiment qu'il pourrait ne pas se faire. La question avait déjà été posée « pourquoi la construction de la piste longue va se faire cette fois ci alors que l'état a renoncé quelques années auparavant ? ».

2/ Les futures étapes

Les études complémentaires ont permis de finaliser les caractéristiques techniques de la future piste. Certaines ne sont pas terminées et se poursuivront.

¹³ Pour information les autorisations administratives sont : « l'autorisation environnementale au titre du Code de l'environnement ; la déclaration d'utilité publique permettant des expropriations de propriétés ; l'autorisation au titre de la loi sur l'eau ; la dérogation à la destruction d'espèces faunistiques ou floristiques protégées ; l'autorisation de défrichement ; l'autorisations d'installation classée pour la protection de l'environnement pour l'extraction de matériaux.

Dans le même temps, l'annonce récente de recherche de la meilleure implantation de la piste longue est une étape supplémentaire avant l'engagement du choix final.

3/ La finalisation des études en cours

Les futures étapes sont liées à la finalisation des études en cours, à la préparation des dossiers nécessaires à l'obtention des autorités administratives, puis aux démarches utiles pour le démarrage des travaux. Le maître d'ouvrage indique qu'il s'agit de :

- L'organisation du chantier, l'étude « **renseignera sur la durée prévisionnelle des travaux... des solutions techniques retenues pour l'acheminement des matériaux... du phasage retenu pour permettre la poursuite de l'exploitation de l'aéroport pendant les travaux** ».
- L'acheminement des matériaux qui « **nécessitera de nouvelles installations portuaires sur Grande Terre (Hajangua) et sur Petite Terre (Four à Chaux)** ». Ces études vont être réalisées dans l'année 2023.
- L'évaluation socio-économique, indispensable à l'enquête publique, « **intégrera l'ensemble des coûts et des effets du projet (effets sociaux, effets environnementaux, etc.)** » et les estimera financièrement.

C – Les matériaux : extractions et acheminement

Les besoins en matériaux pour construire la piste ont été estimés entre 2 et 3 millions de M3. En effet, ils sont nécessaires pour des remblais, des enrochements, des ouvrages en béton... Ce sujet a fait réagir et de nombreuses questions ont été posées : sur les besoins en matériaux, sur les nuisances occasionnées au cours de l'extraction ou lors du transport, sur leurs acheminements, etc.

C'est ainsi que le public s'interroge « Quels sont les sites envisagés pour extraire de telles quantités ? » « quels seraient leurs usages à posteriori . Quelles mesures sont envisagées pour réduire les nuisances des déplacements des matériaux et des travaux ».

Le maître d'ouvrage n'a pas encore toutes les réponses, mais il indique « **l'objectif est de rechercher des sites proches du chantier... de limiter les impacts liés à l'extraction et au transport, de maîtriser les coûts et les délais** ».

Certaines questions restent en suspens, l'étude sur l'organisation du chantier, en cours, devrait apporter les éléments de réponses.

Pour répondre aux enjeux d'acheminement de matériaux le maître d'ouvrage indique que « **les études de création de nouvelles installations portuaires sur Grande Terre (Hajangua) et sur Petite Terre (Four à Chaux) vont être réalisées dans l'année 2023 permettant d'envisager le lancement de l'enquête publique fin 2024, l'obtention de la déclaration d'utilité publique en 2025 et un début de travaux en 2026** ».

A la proposition d'envisager de récupérer des matériaux hors de l'île de Mayotte, le maître d'ouvrage indique « **L'importation de matériaux depuis les Comores fait partie des possibilités qui ont été regardées...également Madagascar, disposent de ressources en granulats... cette solution serait très contraignante, et cela a conduit à l'écarter** ».

Un volet, du projet de la piste longue, a été consacré aux besoins en matériaux, basé sur l'étude des ressources disponibles. Il identifie les gisements potentiels et définit les modalités d'acheminement ainsi que les principes qui tiennent compte des contraintes environnementales.

Une vidéo a également été réalisée : <https://youtu.be/WIAH2IBfSSM>

D – le choix du scénario et les alternatives à l'implantation du projet

Le choix du public, lors du débat public de 2011, s'était orienté vers le scénario 2 : la piste convergente était à retenir.

Les études complémentaires ont permis de définir les caractéristiques de la piste et de retenir le scénario 2 optimisé qui ne remet pas en cause l'implantation de la piste sur Pamandzi.

Parmi les réactions du public sur la plateforme des questions réponses ou lors des échanges dans les marchés ou à la maison de projet, le sujet de l'implantation de la piste et/ou de l'aéroport est évoqué à plusieurs reprises « pourquoi ne pas faire sur grande terre ». Certains indiquent qu'une implantation sur grande terre pourrait résoudre les problèmes liés à l'acheminement des matériaux et aux risques naturels « pourquoi ne pas relocaliser sur grande terre, compte tenu des sujets de risques naturels et des problèmes d'accessibilité... » ou « pourquoi tout simplement ne pas abandonner cette idée de prolonger la piste actuelle et d'en construire tout bonnement une autre sur grande terre ?? ».

L'autorité environnementale dans son cadrage préalable, en décembre 2020, considère que le choix de l'implantation de la piste doit être étayé par une analyse d'autres sites potentiels.

Lors du débat public de 2011, plusieurs sites d'implantation avaient été étudiés et abandonnés au profit de celui de Pamandzi.

Le maître d'ouvrage en septembre dernier indique « **l'étude d'impact, pièce majeure de la sécurisation juridique du projet, doit inclure les justifications conduisant à privilégier le site actuel de l'aéroport pour la construction de la piste longue et intégrer une analyse des sites d'implantation alternatifs possibles** ».

Cette recherche, d'une alternative à l'implantation actuelle de la piste sur Pamandzi, a démarré sans qu'elle ait été annoncée au public, ni aux parties prenantes et associations environnementales.

L'alternative à l'implantation de la piste longue, sur grande terre, est une étape fondamentale dans la prise de décision. Parmi les six sites identifiés, ceux de 2011 sont à nouveau cités et non retenus. Selon la DGAC, « **l'étude a démarré, le site de Bouyouni et M'Tsangamouji pourrait correspondre** ». En effet, « **il présente des avantages car il est situé dans une zone relativement moins accidentée, non urbanisée et non exposée à d'importants risques naturels. Il ne semble pas présenter de forts enjeux environnementaux** ».

Le maître d'ouvrage annonce que l'étude est conduite en parallèle des autres études en cours et se terminera en 2023. Elle vise à consolider ou à invalider l'intérêt

de ce site alternatif et donc d'éclairer le maître d'ouvrage sur le choix final d'implantation de la piste¹⁴.

La recherche d'alternatives à l'implantation de la piste, fait l'objet d'un article particulier sur le site internet ([Le site d'implantation - Piste longue Mayotte \(pistelongue-mayotte.fr\)](http://Le_site_d'implantation_-_Piste_longue_Mayotte_(pistelongue-mayotte.fr))) qui présente l'analyse des sites potentiels pour le projet.

E – La défiance, la réglementation

La défiance vis-à-vis de l'état est très présente, les réactions sur les réseaux sociaux ou sur la plateforme Questions/Réponses en témoignent. Globalement les commentaires sont plutôt positifs, même si certaines réactions sont dubitatives et si quelques un(e)s s'interrogent sur la prise en compte de leur avis.

Sur la page Facebook, les commentaires sont beaucoup plus vifs et dubitatifs. Ils concernent en particulier la réalité du projet, la longueur de la piste, les délais de réalisation, les coûts.

Certains agacements sont à noter comme ce commentaire « On a assez blablabla ter¹⁵ déjà sur ce sujet il y 10 ans avec Mme ... Soit, vous le faites soit vous le laissez comme le veut les ennemis de Mayotte. Et laissez nous tranquille avant qu'on s'énerve autrement... »

Parfois la méfiance est traduite avec humour « Peut être qu'on aura besoin des feuilles de cocotiers et de bananiers pour la construction de la piste ».

Néanmoins, quelques commentaires encourageants apparaissent isolés « Très bonne initiative. Et vive la construction de Mayotte ».

La garante regrette qu'il n'y ait pas de réponses aux commentaires postés sur Facebook.

L'enquête publique provoque une certaine inquiétude « si les mahorais négligent cette étape quelles conséquences pour la faisabilité du projet ? N'y a-t-il pas un prétexte pour dire... que le projet coûte trop cher et qu'il faut revoir la copie ? »

Le maître d'ouvrage déclare « **Aujourd'hui les travaux préparatoires sont menés pour faire en sorte que le projet se déroule dans les meilleures conditions et qu'il n'y ait pas de frein ou de blocage dans le futur** ».

Concernant la réglementation, un internaute indique « les projets se heurtent à l'application des textes et à la nécessaire adaptation des textes. Accorder une autorisation de légiférer par ordonnance pour la construction de la PLM ».

Une personne s'interroge sur les conséquences de l'avis défavorable émis par le conseil départemental sur le projet de loi « va-t-il bloquer, ralentir ou décaler la construction de la piste ? ».

En réponse à cette interrogation, le maître d'ouvrage indique « **en l'absence de ces dispositions législatives, ces facilités¹⁶ ne pourront pas être activées, mais leur mise**

¹⁴ Pour rappel, l'avis de cadrage de l'autorité environnementale alertait sur la justification du site d'implantation de la future piste dès le 23 décembre 2020.

¹⁵ Cette remarque est un copier/coller d'un commentaire Facebook

¹⁶ Sur les aspects particuliers : accélération des procédures administratives ou de lever des freins en début de phase de travaux, concernant notamment l'identification des propriétaires du foncier à acquérir

en œuvre ne constitue pas une condition nécessaire à l'avancement du projet de piste longue ».

Plusieurs internautes mettent en relation la concurrence entre La Réunion et Mayotte en indiquant la « priorité donnée aux investissements aéroportuaires sur la Réunion au détriment de Mayotte ».

F – Les enjeux environnementaux

Contrairement au débat public de 2010, les interventions sur l'environnement n'ont pas été très nombreuses sur le site internet ou au sein des comités de suivi écologique. Les associations environnementales ayant été associées régulièrement aux comités de suivi des études écologiques, les questions, remarques et/ou suggestions ont pu obtenir des réponses en direct.

Certains sujets évoqués comme la gestion de l'eau, l'effet des marées pourraient faire l'objet d'une réponse à porter à connaissance du public.

La biodiversité a été soulevée à travers les questions relatives à l'étude d'impact et en particulier les mesures ERC (Eviter, Réduire et Compenser). Les réponses du maître sont renvoyées à la finalisation du dossier de mise à l'enquête publique qui comprendra selon l'article R123.8 du code de l'environnement : l'étude d'impact et son résumé non technique ou l'évaluation environnementale et son résumé non technique, les avis sur le projet, le bilan du débat public ou de la concertation, etc.

Pour mémoire, la DGAC rappelle que **« les enjeux environnementaux sont nombreux car le site est sensible, il y a des impacts potentiels notamment sur la faune et sur la flore »**.

Un expert, en mars 2022, pose la question sur la plateforme des questions/réponses : « qu'en est-il du forage ou de la sismique réflexion sur la plateforme infralittorale devant Bandrabassi... Ces études ont-elles été déjà programmées ou sont-elles à venir ? » La réponse lui est apportée par le maître d'ouvrage **« Au cours de l'année 2021, de nouvelles investigations géotechniques ont été réalisées dans le cadre des travaux préparatoires. Une nouvelle campagne d'investigations offshore est effectivement prévue au droit de la digue de la piste longue. Elle permettra notamment de consolider le modèle lithologique et l'ensemble des paramètres mécaniques »**.

En octobre 2021 dans une interview de Mayotte Hebdo, un membre de l'association Oulanga na Nyamba s'exprime, suite à l'avis conforme de l'autorité environnementale « ce projet de piste longue est mort dans l'œuf, c'est une hypocrisie. Nous sommes dans une aire marine protégée. Le gouvernement a créé un outil juridique qui se retourne contre ce projet ».

Le délégué de la DGAC à Mayotte indique que **« dès le départ, les associations ont été associées au projet via un comité de suivi des études écologiques (CSEE). Elles nous apportent le savoir qu'elles ont sur le terrain et les espèces. Nous devons avoir une étude d'impact la plus fiable possible...»** et de préciser à propos de l'avis de l'autorité environnementale **« Un avis conforme doit être scrupuleusement respecté. Mais dans un avis, il peut y avoir des réserves, des préconisations, ce n'est jamais tout noir ou tout blanc »**.

« Un internaute s'interroge sur «... les principales précautions pour le respect des mesures de protection de la biodiversité prises pour ce projet ? ne seront-elles pas des prétextes futures pour bloquer le projet ? »

A cette question posée en octobre 2021, une réponse d'attente est proposée par le maître d'ouvrage « **les travaux préparatoires en cours vont approfondir l'ensemble des enjeux liés au projet. Ils vont permettre de définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement, sur le cadre de vie des habitants et sur les activités** ».

Un Internaute en octobre 2021 prend position « ... Il ne faut pas chercher des facteurs pour limiter ou arrêter le projet notamment environnemental... Mayotte doit avoir sa biodiversité et sa piste longue ». La réponse est « **les enjeux environnementaux sont nombreux car le site est sensible, il y a des impacts potentiels notamment sur la faune et sur la flore. Les travaux préparatoires vont permettre de définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts** ».

Il est à noter que ces mesures seront connues avec l'étude d'impact prévue en 2024.

Les risques naturels sont majeurs dans la construction de la piste longue, pour approfondir ce thème, un dossier particulier a été édité et mis en ligne sur le site internet [dossier-presentation-la-prise-en-compte-des-risques-naturels-hd.pdf](https://www.mayotte.fr/IMG/pdf/dossier-presentation-la-prise-en-compte-des-risques-naturels-hd.pdf) (pistelongue-mayotte.fr).

Un internaute, en février dernier, se dit conscient des risques et des difficultés pour la construction de la piste sur le site actuel « **Vos équipes sont obligées de tenir compte des certains aléas naturels dont on a même pas le contrôle (risque sismique, risque volcanique, risque cyclonique/tsunami)...** » et de proposer « **une autre implantation « Alors pourquoi tout simplement ne pas abandonner cette idée de prolonger la piste actuelle, et d'en construire tout bonnement une autre sur grand-terre ???** ». La réponse du maître d'ouvrage est « **les travaux préparatoires montrent que des mesures devront être prises pour faire face aux risques naturels (par exemple des protections de la piste longue contre les vagues générées par des cyclones ou des tsunamis)** ».

Sur le bruit, le maître d'ouvrage signale « **une campagne de mesures de bruit a été réalisée à la fin du mois de septembre 2021 aux abords de l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi.... un premier état de « l'ambiance sonore » autour de l'aéroport... servira de référence pour mesurer les évolutions dans les situations futures, comme la phase de chantier mais aussi la mise en service de la piste longue, qui aura l'avantage d'éloigner le trafic aérien des habitations de Petite-Terre** ».

Un visiteur de la maison de projet aborde la « possibilité de réutiliser des déblais (déchets de BTP) », ce sujet est abordé dans le cadre de l'étude sur les matériaux . Les déblais pourraient être en effet réutilisés, l'étude sur l'organisation du chantier devrait apporter plus de précisions.

Un dossier a été édité qui précise que « les principaux enjeux environnementaux concernent les pressions sur le milieu, les habitats et le fonctionnement écologique ainsi que les espèces dominantes, remarquables et protégées ». La vidéo, de juillet 2022, vient compléter cette présentation : https://youtu.be/JPswtsVK_bE. L'évaluation environnementale permettra de finaliser les enjeux

environnementaux, liés à l'extraction des matériaux et à leurs transports ainsi que les émissions de gaz à effet de serre, et leurs impacts.

G – Le développement économique, le cadre de vie

La maison de projet accueille des visiteurs intéressés par le projet de la piste longue qui viennent s'informer sur son évolution. Le recueil des demandes d'informations nous sont transmises telles qu'elles ont été soumises à l'accueil sans que nous puissions produire les réponses apportées.

Plusieurs personnes ont abordé les sujets suivants : « Impacts en matière d'urbanisme - servitudes aéronautiques, développement d'une marina, activités nautiques du côté de l'extrémité de la piste convergente jusqu'à la station-service, qu'en est-il de la protection de la côte Est (investisseur Hôtel), du maintien des activités dans la lagune, les investissements (hébergement) en lien avec la construction de la piste longue, la nécessité de faire venir de l'ingénierie extérieure pour faire avancer les dossiers majeurs, Que devient la partie du lagon entre Pamandzi et l'extrémité de la piste ? ».

Sur tous ces sujets des réponses ont dû être faites à l'oral sans traduction écrite. Il nous semble important que **ces sujets soient traités par la DGAC dans le cadre d'un complément d'études pour anticiper le développement économique.**

Un internaute pose la question « Le projet aura-t-il un impact sur le développement touristique si l'état ne prend pas de disposition tel que l'hébergement, les activités, de restauration ». A cette question la réponse de la DGAC indique « **il est important que les acteurs locaux, publics ou privés, se mobilisent dès maintenant et, comme l'a rappelé Monsieur le préfet de Mayotte encore récemment, s'emparent des sujets autour de la piste longue : préparer son arrivée pour faire du développement économique, et préparer l'arrivée de touristes et d'entreprises** ».

La question déposée sur la plateforme, en date du 4 janvier 2022, par un internaute indique que « le projet doit s'inscrire dans un démarche de développement en contribuant au développement humain et sociale de l'île. Les entreprises mahoraises doivent devenir les premiers bénéficiaires de ce chantier en tant que sous-traitants des grands entreprises. Ces derniers doivent participer à la formation des jeunes mahorais pour occuper les emplois qui seront créés via ce projet. Les personnes formées aux métiers de construction pour l'aéroport serviront Mayotte sur d'autres projets d'envergure territoriale ou régionale ».

Le maître d'ouvrage déclare que « **l'enjeu de formation et de retombées économiques du chantier pour les entreprises et pour Mayotte en général est très important. Une fois les autorisations administratives obtenues, des entreprises seront choisies sur appel d'offres pour la phase opérationnelle de la construction. L'organisation des contrats de travaux permettra à des entreprises locales, même petites, d'intervenir directement ou en sous-traitance. Les contrats de travaux comprendront également des clauses pour l'insertion professionnelle de personnes aujourd'hui éloignées de l'emploi** ».

Un internaute interroge « pour construire nous aurons besoin d'un matériel conséquent... est ce que tout ce matériel est-il présent ou non sur Mayotte ? Ou est-il en cours d'acquisition pour ce chantier qui doit démarrer en 2023 ? Nous savons aussi qu'il faut créer dès maintenant un embarcadère près des carrières en

Grande Terre et un débarcadère près de l'aéroport... ces quais seront-ils en construction ?

En réponse, le maître d'ouvrage annonce « **une étude d'organisation du chantier est en cours.... Elle traitera de la question du transport des matériaux ainsi que..., des besoins en infrastructures, en engins et matériels nécessaires pour réaliser les travaux et les transports** ».

Un autre « souhaite que des indicateurs précis soient intégrés dans le projet pour mesurer les progrès réalisés, notamment en termes de nombre de mahorais formés, nombres d'emplois créés en faveur des mahorais, nombre d'entreprises mahoraises participant aux différents chantiers...

En juillet 2021, un internaute s'interroge : « Avec une piste de convergence que deviendront les pêcheurs de Pamandzi ? » La réponse donnée est « **Les travaux préparatoires vont approfondir l'ensemble des enjeux liés au projet. Ils vont permettre de définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement, sur le cadre de vie des habitants et sur les activités, dont la pêche** ».

Une autre personne, en Juillet 2021, fait part de son inquiétude « Les habitations qui sont sur la servitude latérale à moins de 180 mètres de l'axe de la piste vont rester toujours là malgré les risques ou seront relogés ailleurs sur le territoire ».

La DGAC indique « **Il n'est pas prévu de relogements liés aux servitudes aéronautiques pour la construction de la piste longue convergente. L'axe de la piste convergente ne sera plus orienté sur des habitations de Pamandzi et de Labattoir, ce qui améliorera la situation du point de vue de l'exposition au bruit des avions** ».

Pour ce défi du développement économique de Mayotte, les pouvoirs publics pourraient être utiles dans l'anticipation des besoins en emplois, en formations et dans l'accompagnement des structures locales. Ce thème mériterait d'être approfondi.

La suite de la concertation continue

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.

Il conviendrait de poursuivre la concertation continue dans le cadre d'échanges plus directs avec la population pour obtenir plus de délibérations.

L'année 2022 a été marquée par les deux élections et a, quelque peu, ralenti les actions en direction de la population. Les modalités de la concertation, non mises en œuvre (cf. paragraphe modalités de la concertation), seront reportées au deuxième semestre 2022.

Les prochaines étapes de la concertation

Elles sont :

- De finaliser les études en cours, notamment l'évaluation socio-économique, les études techniques ;
- De préparer le dossier de mise à l'enquête publique, prévue pour 2024 et d'en vérifier les aspects juridiques ;
- D'annoncer très officiellement le scénario final de la piste longue, de préciser son coût et son mode de financement ;
- D'indiquer la date, la plus réaliste possible, du démarrage des travaux de construction ;
- De préciser l'implantation retenue de la piste longue, suite à l'alternative envisagée sur Grande Terre.

Le site internet recueille toujours les questions/réponses et fournit tous les éléments d'information nécessaires pour suivre l'évolution du projet.

Au-delà de l'effort fait par le maître d'ouvrage de diffuser l'information au fur et à mesure sur le site internet, de rendre les études intelligibles sous forme de dossiers ou de plaquettes, il nous semble que les études pourraient être mises en ligne telles qu'elles sont délivrées par les prestataires. Elles constituent une information publique contenue par une autorité administrative, elles peuvent donc être mises à disposition.

Au regard du droit à l'information et de la transparence, les résultats doivent être accessibles par tous et utiles aux autres bureaux d'études ou universitaires.

Le maître d'ouvrage a revu son calendrier avec une mise à « **l'enquête publique pour fin 2024, l'obtention de la déclaration d'utilité publique en 2025 et un début de travaux en 2026** ».

D'ici fin 2022, les événements d'information et de participation de la concertation continue pourraient s'orienter vers :

- les publics jeunes et les établissements scolaires, une rencontre avec le rectorat est prévue ;
- la réalisation de la maquette numérique du scénario optimisé et la maquette physique ;
- les réponses précises aux questions : restées en suspens pour les habitants proches de la piste ou celles reportées à la fin des études préparatoires ;
- les mesures envisagées pour réduire le bruit, la pollution pour les habitants de Petite terre ;

Il pourrait être intéressant de lister les sujets abordés par le public lors des visites à la maison de projet ou des échanges dans les débats autoportés dans les marchés forains, de les mettre en ligne avec les réponses apportées par le chef de projet de la DGAC.

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.

Les recommandations de la garante

S'agissant d'un projet très important, la concertation continue, compte tenu du contexte sanitaire et des élections, a été orientée plus sur la diffusion d'informations et moins sur le principe du débat, et de la participation. Bien que l'insécurité soit très présente sur le territoire et ne favorise pas les réunions publiques, ce sujet est toutefois maîtrisé. Les conditions, pour un retour au présentiel avec la population, sont aujourd'hui envisageables.

La garante recommande :

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

Certains sujets méritent d'être approfondis et un traitement plus précis en termes de réponses **sur** :

- 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.

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. Notre recommandation vise à réduire la défiance de la population envers l'état par la mise en place d'un espace d'échanges et d'informations en continu.

Les réponses, aux questions posées par le comité de suivi, seraient fournies au fur et à mesure de l'avancée des travaux. L'anticipation sur les retombées économiques est essentielle pour bénéficier à la population.

Ce comité de suivi pourrait être invité aux comités de pilotage, organisés par le préfet et le président du conseil départemental, il serait ainsi associé à cette instance de décision du projet.

Pour garantir son fonctionnement, l'équité dans les échanges et son impartialité, il pourrait se réunir en présence de personnes neutres et indépendantes. Ceci montrerait la volonté du maître d'ouvrage de confirmer son objectif de transparence et de démocratie participative. Sur ce point, l'expérience de la CNDP pourrait être sollicitée.

3/ Aborder la liaison entre grande terre et l'aéroport

Ce sujet, indiqué dans l'avis de la CPDP en 2011, n'a pas été traité au cours de la concertation continue. Il mériterait d'être abordé même si cela est de la compétence du Conseil Départemental. Les conditions d'accès à l'aéroport ne peuvent être dissociées des études globales de sa future piste longue, nul ne peut les ignorer. L'amélioration de cette liaison est une condition essentielle au développement du trafic aérien et à la régularité des vols.

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

Avec un taux de chômage sans aucune comparaison avec le territoire métropolitain et les autres DOM, les retombées économiques ou en termes d'emplois sont un facteur capital dans ce département. Mayotte est sans nul doute le département le plus en retard de tous les départements français et où les communes sont les plus pauvres. Il semble donc opportun de compléter l'information du public sur la réalité de l'emploi potentiel avec la construction de la piste longue, de le sensibiliser au potentiel de développement économique de l'île.

Des ateliers de réflexion pourraient être envisagés avec les services de l'état, les collectivités, les citoyen(ne)s pour anticiper l'avenir. Les thèmes pourraient être : l'emploi¹⁷ et la formation, le tourisme, l'aménagement du territoire, la liaison entre grande terre et l'aéroport.

La piste longue est un enjeu du développement de Mayotte, sa construction a certes des impacts sur l'environnement mais elle est aussi un extraordinaire atout pour proposer aux mahorais les conditions d'un développement économique et humain.

Il conviendrait **d'accompagner le développement économique** de l'île et de sensibiliser la population mahoraise aux possibles opportunités. **Une étude sur ces sujets pourrait être proposée par l'état en liaison avec le conseil départemental.**

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

La nouvelle 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.

L'alternative d'implantation devra faire l'objet de rencontres avec la population des communes de Grande Terre et d'une communication sur les résultats des études engagées. Elle pourrait faire l'objet d'un évènement particulier pour une présentation officielle de comparaison entre le site actuel sur Pamandzi et celui de Bouyouni et M'Tsangamouji.

Dans tous les cas, la CNDP devra être informée de l'évolution du projet et devra être saisie au titre de l'article L.121-12 du code de l'environnement sur le projet, pour apprécier le caractère "substantiel" des modifications du projet depuis le débat public de 2011, avant sa mise à l'enquête publique. Son appréciation sur le besoin de rouvrir un temps de

¹⁷ Il ne s'agirait pas de se limiter au seul chantier de la piste longue ou simplement de former des personnels pour les compagnies aériennes, mais également de réfléchir aux emplois induits par le développement de Mayotte dès l'ouverture de l'espace aérien.

participation préalable (débat public ou concertation selon les modalités de l'article L.121-9 du code de l'environnement) tiendra compte de la façon dont le public a pu participer aux évolutions du projet pendant la concertation continue.

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 données doivent pouvoir être disponibles et être utilisables par les scientifiques, les universitaires, les associations environnementales, les parties prenantes et autres personnes qualifiées, , etc..

7/ Organiser un évènement officiel

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

Dans ce cadre, il conviendrait de présenter :

- par une analyse multicritères, les raisons conduisant à retenir le scénario privilégié ;
- les sites d'implantation alternatifs étudiés et leur comparaison avec celui de Pamandzi,
- le coût du projet, son mode de répartition entre les partenaires financiers ;
- la date de démarrage des travaux de construction (la plus réaliste possible), la durée du chantier ; la confirmation de recrutement de personnel mahorais pour les besoins du chantier ;
- la mise en service de la piste.

La concertation continue va se poursuivre et je tiens à remercier celles et ceux qui ont facilité ma mission de garante.

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 | CNDP \(debatpublic.fr\)](#)

Annexe 2 – Lettre garante demandant l'invitation de citoyens aux Comité de pilotage

Annexe 3 – Les revues de presse

Le 11 octobre 2021

Monsieur le préfet

Objet : Concertation de suivi Piste Longue

Préfecture de Mayotte

Monsieur le préfet,

Le projet de la piste longue de Mayotte, enjeu de niveau national, a été relancé par le Président de la République en 2019. Lors du comité de pilotage de décembre 2020, auquel j'ai été conviée, j'ai pu rappeler mon rôle de garante et insister sur l'importance de l'accès à toute l'information et de la transparence en direction du public, tout en rappelant qu'il ne s'agissait pas de refaire le débat de 2011.

Les études complémentaires, préconisées à l'issue du débat public, ont été engagées courant 2020 et se poursuivent actuellement pour prendre fin en décembre prochain. Elles ont fait l'objet de deux comités de pilotage, auxquels ont été invitées les associations environnementales, mais aucune ne représentent les citoyens.

La concertation de suivi est en cours depuis janvier 2020 et les modalités ont été élaborées, au cours du 2^{ème} trimestre de cette année, avec M. Masson, son AMO et moi-même. Le lancement de cette phase, en direction du public, a été déclenché lors d'une conférence de presse en juillet dernier. A ce stade de la concertation, même si la maison de projet vient d'ouvrir ses portes, le public et ses représentants associatifs n'ont pas encore été associés et/ou sollicités directement pour réagir et/ou s'exprimer sur les résultats des études. Une annonce récente vient d'être faite sur la longueur de la piste, au risque d'opacifier le message de transparence auprès de la population, il nous semble donc opportun d'associer très rapidement toutes les parties prenantes, y compris les citoyens avant le choix final du scénario qui pourrait être retenu.

Ainsi, et afin de garantir le droit à l'information et à la participation du public, il conviendrait d'organiser, avant la fin de l'année, un événement public au cours duquel seraient présentés les résultats des études, conduisant à proposer un scénario final. Cette séance pourrait donner lieu à des échanges plus directs avec la population et les parties prenantes.

Par ailleurs, mes demandes auprès de la DGAC d'inviter aux comités de pilotage l'ancienne présidente du débat public de 2011 et, surtout, les associations directement concernées, comme l'Autam par exemple, sont restées sans suite et renforcent le doute sur une réelle volonté d'associer les mahorais à l'élaboration de ce projet comme l'exige la loi. Je réitère donc cette demande.

Je vous remercie de votre attention et vous prie d'agréer, monsieur le préfet, mes respectueuses salutations.

Renée AUPETIT – Garante CNDP

